1/83

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Poster BR 65



Dampf in der ČSSR

Bekanntlich erreichte der Dampflokneubau nach 1945 bei den ČSD einige bemerkenswerte Höhepunkte. Dank dem Traditionsbewußtsein in unserem Nachbarland konnten viele alte und neue Dampfloks und Fahrzeuge erhalten und restauriert werden.
Einige davon kommen alljährlich bei Festlichkeiten und Sonderfahrten zum Einsatz.
Die Fotos vermitteln nur einen kleinen Ausschnitt der vielseitigen Aktivitäten auf ČSD-Gleisen im Jahre 1982.

1 Ein Streckenjubiläum war der Anlaß für Sonderfahrten zwischen Celákovice und Brandýs n. Lab. mit der Lok 422.025.

2 Die 2'C 1'-Tenderlok 354.1217 zog einen Sonderzug von Rakovník über Beroun nach Zdice.

3 Zug mit der Lok 475.1142 verläßt Pelhřimov.

Fotos: G. Feuereißen, Plauen

1



2



3



modell eisenbahner

inhalt

1/83

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
32. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422
Index 32542

Titelbild

Auch in den Wintermonaten bietet die Selketalbahn reizvolle Motive, wie dieser im vergangenen Winter aufgenommene Güterzug mit der Lok 99 6001. Im Verlaufe dieses Jahres wird der Wiederaufbau des Streckenabschnittes Straßberg—Stiege in Angriff genommen. Darüber berichteten wir bereits in der letzten Ausgabe auf der Seite 11.

Foto: W. Drescher, Jena

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur:
Dipl. rer. pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2041 276
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2041 204
Redaktioneller Mitarbeiter:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ulrich Reuter, VBK-DDR
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift:
Redaktion „Modelleisenbahner"
DDR-1086 Berlin,
Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit"
(also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat
des DMV, DDR-1035 Berlin,
Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband
der DDR



Redaktionsbeirat
Günter Barthel, Erfurt
Dipl.-Ing. oec. Gisela Baumann, Berlin
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahn-Bau-Ing. Günter Fromm, Erfurt
Dr. Christa Gärtner, Dresden
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Paul Heinz, Sonneberg
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Jacques Steckel, Berlin
Hansotto Voigt, Dresden

Erscheint im transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR-7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.
Nachdruck, Übersetzung und Auszüge sind nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet.
Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 13. 12. 1982
Geplante Auslieferung: 17. 1. 1983

Verlagspostamt Berlin

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, 1020 Berlin, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201.

Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR-7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.



Mehr Kilometer unterm Draht

Im Herbst 1980 fand in Berlin die Rationalisierungskonferenz des Verkehrswesens der DDR statt. Minister Arndt verkündete auf ihr das Elektrifizierungsprogramm der Eisenbahn für die Jahre von 1981 bis 1985. Mit 750 km war das eine anspruchsvolle Aufgabenstellung. Die Streckenelektrifizierung wurde damit das zugleich wichtigste Rationalisierungsvorhaben des gesamten Verkehrswesens. In dieser Dimension hatte es das für einen Fünfjahrplanzeitraum noch nicht gegeben, und es war klar, wollte man das Vorhaben meistern, dann mußte es zur Sache aller Eisenbahner bei bester Kooperation mit den beteiligten Volkswirtschaftszweigen gemacht werden.
Kapazitäten für Vermessung und Projektierung, für die Bauausführung und den Anlagenbau mußten neu geschaffen werden oder ihre Arbeit auf die neuen Aufgaben einstellen. 750 km Strecke in fünf Jahren zu elektrifizieren, davon ein beträchtlicher Teil in und um Berlin auf einem hochbelasteten Streckennetz, das bedeutete Bauen bei geringster Betriebseinschränkung. Hier galt und gilt das Prinzip: Fahren und bauen. Neue Technologien und neue technische Verfahren waren die Voraussetzung für die notwendige Leistungsentwicklung. In der Folge wurden Betonmischzüge eingesetzt, die in kürzester Zeit konstruiert und gebaut worden waren, neue Technologien beim Stellen der Fahrleitungsmaste und bei der Montage der Kettenwerke sowie für das industrielle Bauen der Umformerwerke entwickelt und angewandt, die insgesamt einen zügigen Baufortschritt gewährleisteten. All das erforderte beste Zusammenarbeit zwischen Vermessungsingenieuren und Projektanten, Industriebetrieben, Bauleitungen und Baukollektiven. Viele von ihnen waren völlig neu gebildet worden.
Mitglieder der Freien Deutschen Jugend, die Besten, hatten sich bereit erklärt, an dieser Aufgabe mitzuarbeiten. Ihre Heimatdienststellen delegierten sie in den neu geschaffenen Elektrifizierungs- und Ingenieurbaubetrieb der Deutschen Reichsbahn. Alle wußten um ihre Verantwortung. Das Erreichen der Zielstellung bedeutet, daß am Ende dieses Fünfjahrplanzeitraumes mehr als ein Viertel der Hauptstrecken der Eisenbahn elektrisch befahren werden kann. Auf diesen Strecken wird etwa ein Drittel aller Zugförderleistungen der Eisenbahn vollbracht.
1981 wurden 86 km elektrifiziert, neue Umformerwerke in Betrieb genommen, eine neue Komplextechnologie angewandt, die es mit Hilfe der Wirtschaftsflieger der Interflug und einer neuen Hubschraubertechnologie beim Stellen der Maste und beim Einfliegen der Querfelder und der Speiseleitung ermöglichte, eine 11fach höhere Arbeitsproduktivität gegenüber alten Technologien zu erreichen. Fachleute bezeichneten das Jahr 1981 als Einlaufkurve. 1982 waren es bereits 140 km, die das Programm vorsah. Golßen/Ludwigsfelde—Seddin mit 83 km, Großbeeren—Teltow mit 3 km und Seddin—Priort mit 44 km, sowie die Fertigstellung der Umformerwerke Ludwigsfelde und Wünsdorf. Herausragend dabei ist, daß die gründliche technologische Durchdringung aller Arbeitsprozesse und im Ergebnis dessen die zuvor erwähnten neuen Technologien die Grundlage dafür waren, daß der Abschnitt Saarmund–Priort am 15. Dezember 1982, neun Monate früher als ursprünglich vorgesehen, zugeschaltet werden konnte.
Darüber hinaus waren Voraussetzungen zu schaffen, um in der Projektierung, bei der Mastgründung und bei der Fahrleitungsmontage in diesem und im kommenden Jahr noch anspruchsvolleren Aufgaben gerecht werden zu können. Um das Tempo beim Elektrifizierungsfortschritt noch mehr zu erhöhen, wurden durch den Elektrifizierungs- und Ingenieurbaubetrieb z. B. ein Jugendbauzug, zwei neue Betonmischzüge und eine neue Rammtechnik eingesetzt.
Hinzu kamen neue Fahrleitungsmontagewagen, deren Bestand auch in diesem Jahr weiter vergrößert wird. 1983 ist das Jahr der Inbetriebnahme einer Vielzahl unterschiedlich langer Streckenabschnitte. In der Gesamtheit, und das vor allem im Berliner Raum, werden sie einen wesentlich flüssigeren und energetisch günstigeren Betriebsablauf zulassen. Da wären vor allem zu nennen die Inbetriebnahme eines weiteren elektrifizierten Streckenabschnitts des Berliner Außenrings von Wustermark nach Birkenwerder, die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebs zwischen Birkenwerder und Löwenberg und Glasower Damm—Schönefeld—Grünau sowie einige Komplettierungen im elektrifizierten Netz.
Insgesamt sind das 151 km. Darüber hinaus müssen als Voraussetzung für die Aufnahme des elektrischen Betriebs auf der Mehrzahl der genannten Streckenabschnitte die Umformerwerke Wustermark und Löwenberg fertiggestellt sein. Bei anderen ist die Umformerleistung zu erhöhen, in weiteren sind die Bau- und Montagearbeiten fortzusetzen. Die Inbetriebnahme der insgesamt 80 km langen Streckenabschnitte Wustermark—Birkenwerder, Nauen—Albrechtshof und Hennigsdorf—Velten bedeutet eine um 8 Monate gegenüber dem ursprünglichen Plan vorgezogene Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes. Hinzu kommt die vorfristige Inbetriebnahme des Abschnittes Birkenwerder—Löwenberg. Am Ende dieses Planjahres wird die Eisenbahn dank der Leistungen der Werktätigen aller beteiligten Wirtschaftszweige über 7% mehr elektrische Zugleistungen fahren als zum Ende des vergangenen Planjahrfünfts. Dabei gilt es zu bedenken, daß das Jahr 1983 ein Jahr sein wird, in dem bei der Streckenelektrifizierung Vorlaufleistungen zu erbringen sind, die es ermöglichen, im Jahre 1984 auf einer noch größeren Anzahl Kilometer als im Jahre 1983 den elektrischen Zugbetrieb aufzunehmen. Aus den ursprünglich 750 km, die in diesem Fünfjahrplanzeitraum elektrifiziert werden sollten, sind inzwischen 825 km geworden. Auf Grund des bisherigen schnellen Baufortschritts ist diese um 10% höhere Aufgabenstellung real und anspruchsvoll zugleich. 1985 werden unsere Züge von Rostock über Berlin—Dresden bis nach Schöna elektrisch fahren können.

H. M.

Leserforen in Greifswald und Magdeburg

Mit 60 Teilnehmern fand am 27. November 1982 in Greifswald ein Leserforum statt, dem sich ein weiteres am 4. Dezember 1982 im Magdeburger Kulturhaus der Eisenbahner anschloß. 40 Leser kamen zu dieser Veranstaltung. In Magdeburg war auch unser Autor Jochen Kretschmann dabei. Rege Diskussionen über die 5 neugestalteten „modelleisenbahner" brachten in Greifswald und Magdeburg neben anerkennenden Worten wertvolle Hinweise für die weitere Gestaltung der Zeitschrift.
Die folgenden Anregungen waren besonders aufschlußreich und werden bei der Themenplanung in der Zeitschrift Berücksichtigung finden:
– Zeichnungen, Fotos sowie Tips zum Nachbau von Schneeflügen, Eisenbahn-Drehkränen und Betonmischzügen sind gewünscht.
– Gut angekommen ist die „Luftaufnahme" im Heft 11/82 von der $H0_e$-„Kirschmühle". Derartige Fotos sollten bei der Vorstellung von Kleinanlagen auch künftig anstelle eines Gleisplanes veröffentlicht werden. Sie bringen mehr!
– Tips zur Geländegestaltung sollten regelmäßiger erscheinen.
– Bei Veröffentlichungen von Bauanleitungen sind nach wie vor Frisur-Vorschläge zu berücksichtigen.
– Die Kurzmeldungen sollen nicht nur über das aktuelle Geschehen der DR informieren, sondern auch über den städtischen Nahverkehr und das sozialistische Ausland.

Anregungen vom Vorbild geben wertvolle Hinweise

Heinz Langmeier aus Neu Moresnet (Belgien) schrieb uns:

„Besonders ab Heft 7/82 ist der ‚modelleisenbahner' noch anspruchsvoller geworden. So gefallen mir besonders die Beiträge von Jochen Kretschmann aus Berlin sehr gut. Die im Heft 8/82 begonnene Serie ‚Anregungen vom Vorbild' findet meine volle Zustimmung, da ihr außerordentlich nützliche Hinweise für den Anlagenbau zu entnehmen sind".

Auch in der ČSSR gefragt

In der Novemberausgabe der tschechoslowakischen Zeitschrift „Modelàr" erschien von Dezider Selecky, der übrigens auch Gast des 5. Verbandstages des DMV in Magdeburg war, ein Beitrag anläßlich des 30jährigen Bestehens unserer Zeitschrift „modelleisenbahner". Dieser Veröffentlichung ist zu entnehmen, daß in unserem Nachbarland die Zeitschrift bei Modelleisenbahnern genauso gefragt ist wie hierzulande.
„Es war deshalb nur logisch, daß nach kurzer Zeit des Bestehens der Zeitschrift auch Autoren aus der ČSSR der Redaktion Beiträge zur Publikation anboten. Mit großem Interesse ist die Redaktion seitdem dabei, eine enge Zusammenarbeit mit den tschechoslowakischen Modellbauern zu pflegen. Wir sind überzeugt, daß diese freundschaftlichen Beziehungen ausgebaut und vertieft werden" heißt es weiter in diesem Beitrag.

Termine manchmal zu spät

Jürgen Gründel aus Eisenach ließ uns wissen:

„Ist es möglich, Informationen von Veranstaltungen des Verbandes, zu denen auch die begehrten Modellbahnausstellungen gehören, noch früher zu veröffentlichen, damit man sich darauf länger einrichten kann? Das Heft 11/82 beispielsweise enthielt eine Notiz über den Modellbahntauschmarkt am 23. November in Weißenfels. Das Heft erhielt ich am 23. November 1982 und am 21. November war bereits Annahmeschluß für Tischbestellungen."

Die Arbeitsgemeinschaften des DMV der DDR informieren schriftlich das Generalsekretariat des DMV der DDR über beabsichtigte öffentliche Veranstaltungen. Diese Meldungen werden dort zusammengefaßt und uns für die Veröffentlichung unter der Rubrik „DMV teilt mit" übergeben. Wenn die Arbeitsgemeinschaften entsprechende Informationen dem Generalsekretariat rechtzeitig zuschicken, ist die Veröffentlichung durchaus früher möglich. Mitunter sind aber örtlich bedingte organisatorische Gründe dafür maßgebend, daß die eine oder andere Information nur kurzfristig gedruckt werden kann.

Ergänzungen zum Beitrag über die BR 01 im Heft 10

Die Lok 01 0522 gehörte bereits ab 9. August 1973 zum Bw Saalfeld. Die 01 1514 ist jetzt wieder in Saalfeld als Heizlok eingesetzt.

Diese Zeiten sind fast vorbei!



Eingesandt von Wolfgang Pawlik, Berlin

Zeilen verrutscht

Viele Leser brachten zum Ausdruck, daß der im Heft 11/82 veröffentlichte Beitrag über die jemals in Saalfeld stationierten Loks der Baureihe 44 großes Interesse erweckte.
Leider sind bei der Drucklegung in der Tabelle hinter der Lok 44 1618 sämtliche Zeilen verrutscht. Nachstehend daher noch einmal ein Auszug dieser Liste ab der Lok 44 1639:

Betrieb-nummer vor 1970	Bestand Bw Saalfeld	Umbau	Betr.Nr. ab 1979	Einsatz nach Bw Saalfeld	Verbleib
44 1639	48 – 49				15.09.69 z
44 1698	23.01.51 – 14.12.52 10.11.72 – 16.01.82	07.04.64 Öl	0698	06.01.82 a, 16.01.82 z	
44 1757	26.09.72 –	13.09.63 Öl	0757	08.01.82 a, 19.03. – 07.04.82	
44 1796	48 – 53			Erfurt G	05.11.70 z
44 1858	25.12.48 – 08.11.57 25.08.65 – 28.09.65 13.02.66 – 22.07.66	31.08.66 Öl	0858		

Ferner haben sich folgende Veränderungen ergeben:
44 0414 (seit 31. August 1982 Bw Arnstadt), 44 1378 seit 12. November 1982 Heizlok Bw Saalfeld, 44 1389 seit 1. September 1982 Heizlok Bw Saalfeld.

14 Tr in Weimar

Wie uns vor Redaktionsschluß bekannt wurde, ist seit 4. November 1982 in Weimar ein Škoda-Obus vom Typ 14 Tr mit Thyristorsteuerung in Betrieb. Noch in diesem Jahr werden weitere Obusse dieses Types folgen.

Helmut Pochadt (DMV), Berlin

Lokomotiven mit beweglichen Triebwerken

Betrachtungen über ausgewählte Typen

Anmerkung der Redaktion

In Vorbereitung einer Abhandlung über eine bemerkenswerte Schmalspurlokomotive zeigte sich im Zusammenhang mit einem umfangreichen Literaturstudium, daß Angaben über Lokomotiven mit beweglichen Triebwerken, auch Gelenklokomotiven genannt, recht widersprüchlich sind.
Autor und Redaktion entschlossen sich deshalb, zu diesem Thema einen besonderen Beitrag zu veröffentlichen, dem in der nächsten Ausgabe dann ein Artikel über die Geschichte eines speziellen Loktyps folgen wird.

In der Literatur nur unvollständig dargestellt

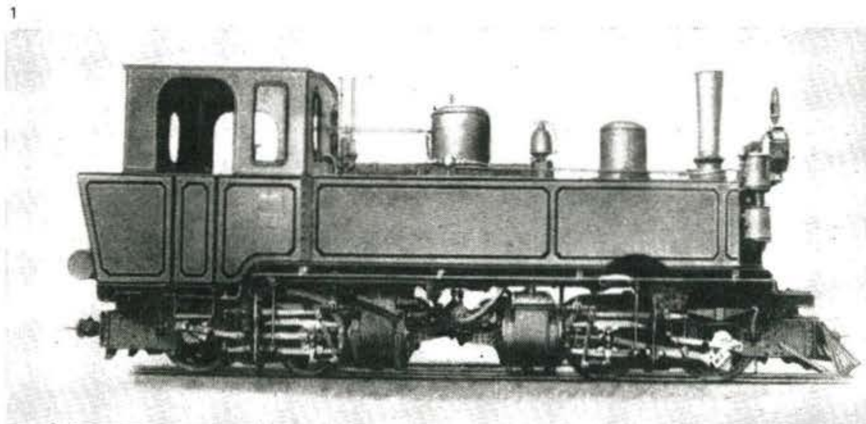
Lesen wir in der einschlägigen deutschsprachigen Literatur über diese Lokomotiven nach, so beginnt ihre Konstruktionsgeschichte stets mit dem 1850 stattgefundenen Semmeringwettbewerb. In diesem Zusammenhang wird die Konstruktion solcher Lokomotiven damit begründet, kurvenreiche Steilstrecken mit engen Radien befahren und angemessene Lasten befördern zu können. Von dem Semmering-Wettbewerb leiten sich die späteren Lokomotivtypen Meyer und Fairlie sowie über die Meyertype auch das Mallet-Prinzip ab. Wenn diese Darstellung für den europäischen Lokomotivbau auch schlüssig ist, engt sie doch die Entwicklung auf unseren Kontinent und in eine beschränkte, weitgehend bekannte Typenauswahl ein. Kann man bei K.-E. Maedel ⟨1⟩ 1964 noch lesen, daß die Meyerlok-Typen zunächst mit vier Hochdruckzylindern arbeiteten und diese Bauart sich in Deutschland wenig durchsetzen konnte, so wird daraus später, eine hauptsächlich in Deutschland (Sachsen) verbreitete Bauart ⟨2⟩, von der nur noch die Verbundvariante beschrieben wird. Die von Anatol Mallet 1884 entwickelte Malletlok mit fest im Rahmen gelagertem hinteren Triebwerk wird nun, von der Verbund-Meyerlok her gesehen, als direkte Weiterentwicklung der Meyerlok beschrieben ⟨3⟩. Für Anatol Mallet, der seine „halbbewegliche" Lokomotive ausdrücklich dem Verbundprinzip zugeordnet hatte, gab es jedoch noch gar keine Verbund-Meyerlok als Vorbild. Tatsächlich wurde die Meyerlok über die Bauart Kitson-Meyer in eine andere Richtung weiterentwickelt.

Horatio Allen war der Erste

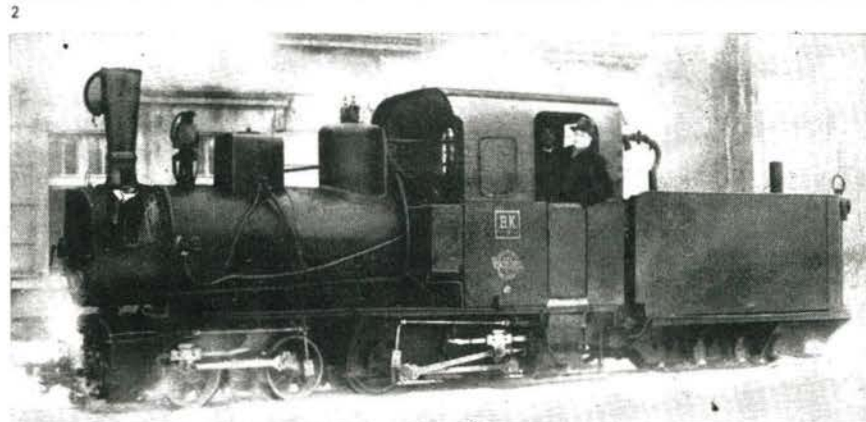
Die eigentliche Ära der Gelenklokomotiven begann bereits 1832 mit vier (IA)'(AI)'-Lokomotiven von Westpoint Foundry, New York, die Horatio Allen für die South Carolina Rly konstruierte. Weltweit wurden dann viele Typen erfolgreicher und ebenso erfolgloser Lokomotiven mit ein oder zwei beweglichen Triebwerksgruppen, die von einem, zwei oder mehr Zylinderpaaren angetrieben und deren Kraft durch Stangen, Getriebe, Ketten etc. übertragen wurde, entwickelt. Aus der Gruppe der Fairlie Abarten sollen hier die einkesselige Fairlie, die amerikanische Mason und die französische Pechot Bourdon Lok genannt sein. Golwe-, Vulkan Duplex-, Du Bousquet- und Baldwin modified compound Meyer-Loks arbeiten alle mit zwei Triebdrehgestellen. – Sie waren die wesentlichsten Abarten der Bauart Meyer, deren Weiterentwicklung noch folgt.

Die Malletlok sieht der Autor als eigenständige Entwicklungsreihe. Entgegen den Wünschen Mallets gab es schon Maschinen kleinerer Ausführungen mit einstufiger Dampfdehnung. Beide Formen wuchsen später, besonders in den USA, zu gewaltiger Größe an. Die Zylinder der Mallettriebwerke waren mitunter auch außenständig angeordnet. Der Anlaß zum Bau von Gelenklokomotiven · unterschiedlichster Typen bestand keineswegs nur darin, steile Gebirgsstrecken überwinden zu müssen. Ebenso beschafften billig angelegte

1



2



1 B'B't-Lok, Jung 600 mm, der Wallückebahn. Es handelt sich um die weniger bekannte dritte deutsche Verbund-Meyerlok-Konstruktion.
Werbefoto

2 Mallet-Lokomotiven wurden auch mit außenständigen Zylindern gebaut. Diese Lok baute Orenstein & Koppel für die früheren Bromberger Kreisbahnen (600 mm-Spur).
Foto: Sammlung N. Günzl, Berlin

3 Schon ihres gesamten Triebwerkes beraubt, demonstriert dieser Torso einer früheren Kitson-Meyer-Lok mit zweitem hinteren Schornstein recht deutlich das beschriebene Prinzip der Kitson-Meyer-Konstruktion.
Foto: Ken Mills, Norwich (Großbritannien)

Bahnen mit leichtem Oberbau, engen Gleisradien und wenig tragfähigen Brücken solche Lokomotiven.
Die gestiegenen wirtschaftlichen Aufgaben gestatteten einen ökonomisch sinnvollen Transport nur mit Lokomotiven, die eine beträchtlich vergrößerte Leistungsfähigkeit aufweisen. Um Einzelfahr- und Metermasse unter den gegebenen Bedingungen nicht zu vergrößern, mußte die gestiegene Lokmasse auf mehr Achsen und eine wesentlich vergrößerte Loklänge verteilt werden.

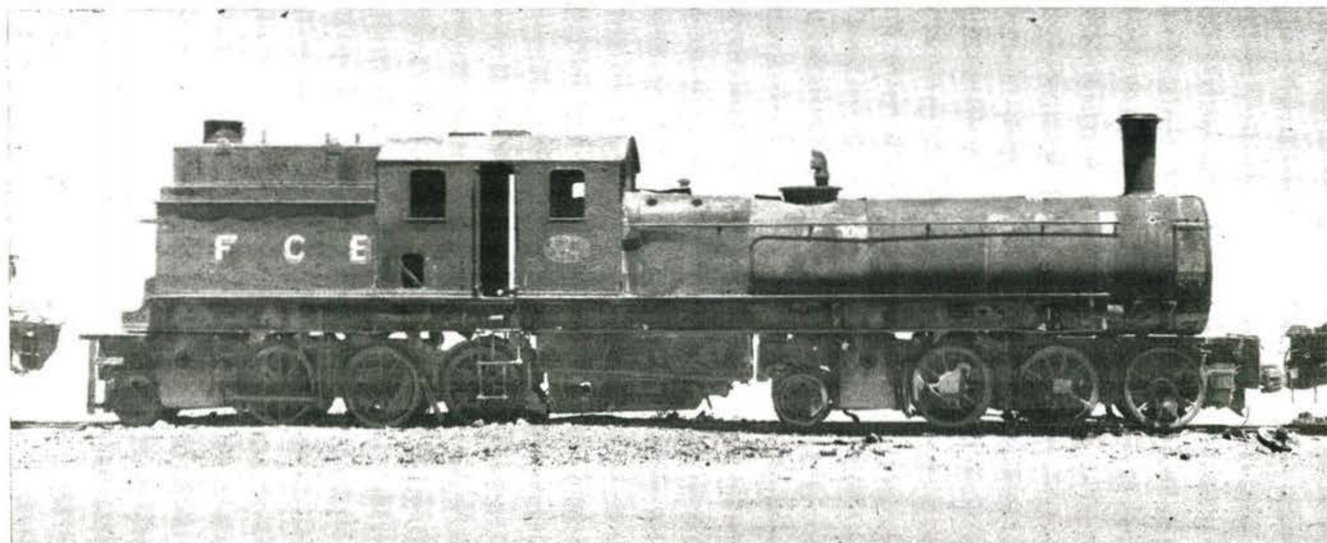
Günther-, Meyer-, Kitson-Meyer- und Garratt-Lokomotiven

Der in Wien ansässig gewesene Wilhelm Günther hatte mit der für den Semmeringwettbewerb gebauten ersten Drehgestell-Lokomotive (B'B't) nur ein Einzelstück entworfen. Mit diesem Einzelexemplar befruchtete Günther aber nicht die Entwicklung. Somit ist die Gattung der Drehgestell-Lokomotiven später auch nicht nach ihm benannt. Die elsässischen Konstrukteure Jean Jacques Meyer und Sohn Adolphe ließen sich 1861 eine Tenderlokomotive mit zwei beweglichen Drehgestellen patentieren und legten im folgenden Jahr auf der internationalen Maschinenausstellung in South Kensington gleich mehrere Entwürfe für solche Lokomotiven vor, darunter bereits eine C'C't. Im Unterschied zu der Lok von Günther wiesen die ursprünglichen Meyer-Entwürfe keine Hauptrahmen auf. Die Drehgestelle sollten, z.T. mit aneinander liegenden Stoßnasen versehen, durch Zugstangen mit den jeweils gegenüberliegenden Drehzapfen verbunden werden.
Die erste ausgeführte Meyer-Konstruktion, eine B'B't Lok, wurde 1868 von der Compagnie de Fives-Lille, Frankreich, gebaut. Zwei beachtlich große C'C't folgten 1873 von Cail, Paris. Diese Loks wurden anscheinend noch ohne Hauptrahmen ausgeführt. Die hintere Zug- und Stoßvorrichtung befand sich an einem Hilfsrahmen des Führerhauses. Sie verfügten aber alle über die von Meyer vorgesehenen innenständigen Zylinder. Der sehr beengte Stehkessel lag über dem hinteren Drehgestell.
Meyerloks mit einfacher Dampfdehnung wurden von verschiedenen Firmen in England, Belgien und Frankreich hergestellt. Dabei wurde die Konstruktion nach und nach verändert. Die Drehgestelle trugen nun einen starren Hauptrahmen, die Zylinder waren z.T. endständig angeordnet, der Aschkasten wurde schon zwischen die Drehgestelle plaziert. Die Entwicklung zur Kitson-Meyer-Lok deutete sich nun bereits an. Einsatzgebiete dieser Loks waren England, Belgien, Frankreich, Schweiz, Dänemark, Schweden, Griechenland, Indien, Natal, Chile und Bolivien.
Durch diese Fakten werden die teilweise unvollständigen Angaben über die Verbund-Meyerlok in der deutschsprachigen Eisenbahnliteratur deutlich. Unbestritten wurde die größte Anzahl Meyerlok in Deutschland gebaut. Doch verbergen sich hinter dieser großen Stückzahl lediglich drei Konstruktionen für 600-, 750- und 1435 mm Spurweite. In der erwähnten Literatur wird vielfach die Entwicklung der Meyerlok von dem Elsässer J.J. Meyer auf den erst 1866 geborenen Deutschen Georg Meyer, späterer Maschineninspektor der sächsischen Staatseisenbahn, umgedeutet. Zwar wird beispielsweise im Lokarchiv 4 (erschienen im transpress-Verlag) dies nicht ausdrücklich behauptet, doch läßt die Formulierung des Vergleichs mit Klose die Vermutung zu, daß auch hier Georg Meyer gemeint ist ⟨2⟩. K.-E. Maedel weist ausdrücklich darauf hin, daß die Entwicklung der Meyerlok leider des öfteren „irrtümlich" Georg Meyer zugeschrieben wird ⟨5⟩.

Durchbruch zur Hochleistung – die Kitson-Meyer-Lok

Die englische Firma Kitson & Co in Leeds war nach 1890 stark im Südamerikageschäft engagiert. Hier galt es leistungsfähige Lokomotiven für kurvenreiche Gebirgsbahnen, aber auch für die Werkbahnen der Salpetergruben, zu entwickeln, die sehr enge Radien aufwiesen. Ergebnis dieser Bemühungen war die Kitson-Meyer-Lokomotive. Über ihre Entstehung gibt es unterschiedliche Darstellungen. Lowe ⟨5⟩ berichtet, daß J.J. Meyer mit Kitson & Co direkt zusammengearbeitet habe, um das Meyer-Prinzip weiterzuentwickeln. D. Binns ⟨6⟩ schreibt hingegen die Weiterentwicklung Robert Stirling, dem Lok Amtsvorsteher der Anglo-chilenischen Nitrat & Rly Company, zu. Prototyp sei die 1894 von Kitson & Co für die genannte Gesellschaft gebaute C'C't-Lok gewesen. Lowe bezeichnete diese Maschine noch als Meyerlok.
Welche Darstellung nun auch die richtige ist – die bereits angedeutete Entwicklung wurde von Kitson & Co prinzipiell übernommen: Die Lokomotive wurde in ihrer Länge gestreckt. Der große Stehkessel eines sehr leistungsfähig dimensionierten Kessels mit tief hängendem Aschkasten fand zwischen

3



den jetzt beträchtlich voneinander entfernten Drehgestellen, die bald auch noch Laufachsen erhielten, Platz. Große Vorräte befanden sich hinter dem Führerhaus auf dem hinteren Drehgestell. Die Bauarten reichten bis zu (1'D)'(D1')'t-Lokomotiven. Die frühen Kitson-Meyerloks hatten endständig angeordnete Zylinder an den Triebdrehgestellen. Der Abdampf der hinteren Triebwerkgruppe wurde zur Speisewasservorwärmung durch Rohre im hinteren Wassertank geleitet und durch einen zweiten Kamin hinter dem Führerhaus abgeblasen. Schließlich wurde das Kitsonprinzip durch nun mehr außenständig angeordnete Zylinder vollendet. Alle Kitson-Meyer-Loks hatten einfache Dampfdehnung. Außer von Kitson & Co wurden diese Lokomotiven auch von R. Stephenson und Beyer Peacock gebaut. Kitson und Beyer Peacock lieferten ihre Loks auch mit zusätzlichem Schlepptender. Schließlich wurde die Kitson-Meyer-Konstruktion auch bei kombinierten Zahnrad- und Reibungsloks verwendet. Von den mehr als 50 hergestellten Loks liefen einige auch in Spanien, Jamaika, Rhodesien und Indien. Das Haupteinsatzgebiet blieb jedoch Südamerika, wo die Lokomotiven auf den schwierigsten und steilsten Strecken Chiles, Boliviens, Columbiens und Argentiniens verkehrten. 1935 wurden die letzten Kitson-Meyerloks in England gebaut – eine deutsche Lokomotivfabrik baute drei späte Nachfahren dieser bei uns unüblichen Bauweise, nachdem sie bereits 1927 mit einem Einzelstück den Engländern Konkurrenz zu machen versuchte.

Garratt – die logische Konsequenz

H. W. Garratts Patent von 1907 für die nach ihm benannte Lokomotivkonstruktion nahm nicht auf die Kitson-Meyerlok Bezug, sondern wurde von der Praxis, Artillerie auf Eisenbahndrehgestelle zu montieren, her entwickelt. Dennoch ist die Garrattlok die logische Konsequenz aus dem Kitson-Meyer-Konzept. Auf einem Brückenrahmen wurden nur noch Kessel und Führerhaus montiert. Auf dem so entlasteten Hauptrahmen konnte der Kessel bisher bei Drehgestellokomotiven nicht gekannte Dimensionen erreichen. Dieser Aufbau ruhte fast auf den Enden zweier Drehgestelle. Letztere trugen, fest auf dem Drehgestellrahmen montiert, den Wassertank und den Kohle-, Holz- oder Ölvorrat. Mit Achsfolgen bis 2'D1' für ein Drehgestell wurde eine vorher nicht gekannte Verteilung der Achsfahrmasse und der Metermasse erreicht. In etlichen Abwandlungen und von vielen Lokomotivherstellern gebaut, ist die Garrattlok doch am stärksten von Beyer Peacock (England) geprägt und entwickelt worden. Allein für die südafrikanischen, rhodesischen und ostafrikanischen Eisenbahnen baute Beyer Peacock 840 Garratt-Loks. Von der gleichen Firma stammt auch eine Maschine der Sowjetischen Staatsbahnen, 1932 hergestellt und mit 262,5 t Masse bei einer Achsfolge (2'D1')' + (1'D2')' die größte Garrattlok, die je gebaut wurde.

Modified-Fairlie – der Rückschritt

Zweifellos einen Rückschritt in der Logik der Entwicklung bedeutet die von North British Loc. Comp., Glasgow, geschaffene sogenannte Modified-Fairlie. Äußerlich der Garratt gleich erscheinend, wurden hier in Konkurrenz zur Garrattlok alle Überbauten wieder auf einem extrem langen starren Rahmen untergebracht. Die Drehzapfen waren über der Mitte des jeweils festen Achsstandes angeordnet. Diese aufgrund ihres zu großen Überhanges nicht erfolgreiche Loktype ist hier erwähnt, weil sie tatsächlich eine modifizierte Kitson-Meyer-Lok war. Die Bezeichnung Modified Fairlie erhielt sie möglicherweise aus firmenpolitischen Gründen, doch hat dieser Loktyp mit dem technischen Konzept Robert Fairlies nichts zu tun.



Eine meterspurige Garrattlok in Bolivien. Deutlich ist zu sehen, daß der Brückenrahmen auf das Ende des Drehgestells mit der kompletten Dampfmaschine und dem Vorratsbehälter gelagert ist.

Foto: Ken Mills, Norwich (Großbritannien)

Quellenangaben:

(1) Maedel, K.-E.: Die deutschen Dampflokomotiven gestern und heute; VEB Verlag Technik, Berlin 1964.

(2) Weisbrod, M., Petznik W.: Dampflokarchiv Band 4; transpress VEB Verlag fur Verkehrswesen, Berlin 1981, S. 34.

(3) Autorenkollektiv: Schmalspurbahnarchiv; transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1980.

(4) Maedel, K.-E.: Die sächsische Staatseisenbahn und ihre Geschichte; Franck'sche Verlagshandlung, Stuttgart 1977.

(5) Lowe, J. W.: British Steam Locomotive Builders; Goose & Son Publishers Ltd., Cambridge 1975.

(6) Binns, D.: Articulated Locomotives of the world; D. Bradford Barton Ltd., Truro, England 1975.

Lok-einsätze

Bw Leipzig-Engelsdorf
Seit dem Sommer 1982 befinden sich, wie bereits im Heft 7/82 gemeldet, wieder Dampfloks der Baureihe 52.8 im Streckendienst. Es werden täglich zwei Lokomotiven eingesetzt. In den letzten Monaten waren vorwiegend die 52 8092 und 52 8166 unter Dampf. Anfänglich wurden die Loks 52 8103 und später die 52 8175 eingesetzt.
Nachstehend der für Fotofreunde interessante Teil der Umläufe:
Lok 1
Leipzig-Engelsdorf ab 6.33 Uhr, Trebsen an 9.25 Uhr;
Trebsen ab 11.07 Uhr, Altenhain an 11.18 Uhr (als Lz weiter nach Seelingstädt);
Seelingstädt ab 12.59 Uhr, Leipzig-Engelsdorf an 14.30 Uhr;
Leipzig-Engelsdorf ab 15.49 Uhr, Eilenburg an 16.21 Uhr (alles Güterzüge).
Lok 2
Lz von Leipzig-Engelsdorf nach Großsteinberg;
Großsteinberg ab 8.14 Uhr, Leipzig-Engelsdorf an 8.40 Uhr (Bedarfszug);
Di und Do: Leipzig-Engelsdorf ab 11.46 Uhr, Großsteinberg an 12.12 Uhr (Lz von Großsteinberg nach Naunhof); Naunhof ab 13.55 Uhr, Beucha an 14.05 Uhr (weiter als Lz nach Leipzig-Engelsdorf);
Mo–Fr: Leipzig-Engelsdorf ab 15.50 Uhr, Trebsen an 17.46 Uhr;
Sa: Leipzig-Engelsdorf ab 13.57 Uhr, Großbothen an 16.40 Uhr; ab Großbothen 18.00 Uhr, Leipzig-Engelsdorf an 19.00 Uhr;
So: Leipzig-Engelsdorf ab 11.46 Uhr, Großsteinberg an 12.12 Uhr (Lz von Großsteinberg, Leipzig-Engelsdorf);
Leipzig-Engelsdorf ab 13.57 Uhr, Großbothen an 16.40 Uhr (Lz nach Großsteinberg an 18.00 Uhr).
Bä.

Bw Dresden
Folgende Dampfloks werden z. Z. für Heizzwecke auf dem Hbf und in Dresden-Friedrichstadt eingesetzt: 50 3616, 50 3636, 50 3654 und 50 3673.
Fr.

Bw Oebisfelde
Die Einsatzzeit der BR 50 im Bw Oebisfelde ist beendet. Die letzten im Betriebseinsatz befindlichen Lokomotiven der BR 50 des Bw Oebisfelde sind im 2. Halbjahr 1982 umgesetzt worden. So dient die 50 3531 seit Juli im Bw Salzwedel als Heizlokomotive.
Die 50 3690 sowie die 50 3704 sind im Monat Oktober zur Rbd Dresden und die 50 3706 im Monat November zum Bw Stendal umgesetzt worden.
Zur Abwicklung der Zugförderleistungen stehen im Bw Oebisfelde neben Triebfahrzeugen der BR 118 und 119 noch 11 Lokomotiven der BR 41 zur Verfügung.
Es handelt sich hierbei um folgende Maschinen:
41 1025, 41 1055, 41 1074, 41 1079, 41 1137, 41 1144, 41 1148, 41 1185, 41 1062, 41 1231 und 41 1289.
Ein planmäßiger Einsatz im Schnellzugdienst erfolgt im Winterfahrplanabschnitt 1982/83 nicht.
Vor folgenden Reisezugleistungen ist die BR 41 u. a. anzutreffen:
P 8432 Oebisfelde—Magdeburg Hbf; P 9402 Stendal—Oebisfelde, P 6446/6450 Oebisfelde—Salzwedel und P 6454 Magdeburg Hbf—Oebisfelde.
Od.

Baureihe 44
In den Monaten September bis November 1982 wurden folgende Maschinen im Raw Meiningen umgebaut:

Monat	neue Nr.	alte Nr.	Verbleib nach Umbau
September	44 1195	44 0195	Bw Gera
	44 2105	44 0105	Bw Gera
	44 2398	44 0398	Bw Engelsdorf
	PmH 6	44 0635	Bw Eisenach
	PmH 7	44 0689	Bw Eisenach
	Dps	44 0305	Bw Frankfurt/Oder
	Dps	44 0221	Bw Frankfurt/Oder
	Dps	44 0725	Bw Wismar
Oktober	44 1251	44 0251	Bw Engelsdorf
	44 1614	44 0614	Bw Engelsdorf
	44 2453	44 0453	Bw Rostock
	44 2661	44 0661	Bw Rostock
	44 2789	44 0789	Bw Berlin-Pankow
	PmH 8	44 0040	Bw Eisenach
	PmH 9	44 0177	Bw Eisenach
	PmH 10	44 0338	Bww Eisenach
	PmH 11	44 0194	Bww Eisenach

PmH Provisorische mobile Heizanlagen, Dps Dampfspender
Zerlegt wurden kürzlich die Loks 44 0233, 41 1154 und 41 1155.
Sch.


Die Lok 44 1569 ist der Einsatzstelle Staßfurt des Bw Güsten zugewiesen worden. Das Foto entstand am 20. Juli 1982.
Foto: H.-J. Trunk, Gotha

Bw Nordhausen
Die Lok 52 8054 befindet sich gegenwärtig im Raw Meiningen. Nach Sangerhausen abgegeben wurde die 52 8115. Dafür erhielt das Bw die Lok 52 8140 von Sangerhausen.
Die gegenwärtig vorhandenen drei Maschinen (52 8069, 52 8140 und 52 8179) befinden sich im Planeinsatz.
Lau.

Raw Leipzig-Engelsdorf
Nach einer Hauptuntersuchung der ehemaligen Lok 80 019 im Raw Meiningen ist diese Maschine dem o. g. Raw als Werklok Nr. 3 zugewiesen worden.
Sch.

Baureihe 244
Altbau-Ellok der Baureihe 244 sind u. a. wie folgt im Einsatz:
Strecke Roßlau—Dessau—Bitterfeld—Leipzig:
ab Rl 8.30 Uhr Gz an Bt 9.30 Uhr (täglich)
ab Du 11.30 Uhr Pz an Le 12.50 Uhr (Mo–Fr)
ab Bt 12.00 Uhr Gz an Rl 13.00 Uhr (täglich)
ab Rl 14.00 Uhr Gz an Bt 15.00 Uhr (täglich)
Strecke Roßlau—Magdeburg
ab RV 6.30 Uhr Gz an Rl 9.00 Uhr (täglich)
ab Rl 13.30 Uhr Gz an RV 16.00 Uhr (täglich)
Strecke Leipzig—Altenburg
ab Ag 9.03 Uhr Pz an Lp 9.51 Uhr (Mo–Fr)
ab Lp 10.00 Uhr Gz an Bö 10.30 Uhr (täglich)
ab Bö 12.00 Uhr Gz an Lr 12.30 Uhr (täglich)
ab Söf 11.30 Uhr Gz an Lob 12.30 Uhr (täglich)
ab Lob 14.00 Uhr Gz an Ga 14.30 Uhr (täglich)
Rl Roßlau, Bt Bitterfeld, Du Dessau, RV Magdeburg-Rothensee, Ag Altenburg, Lp Leipzig Bayrischer Bahnhof, Bö Böhlen, Söf Leipzig-Schönefeld, Lob Lobstädt, Ga Gaschwitz, Lr Engelsdorf, Le Leipzig Hbf
Abfahrt- und Ankunftszeiten sind unverbindlich. Es ist auch der Einsatz von Loks der BR 242 möglich.
Bä.

Bw Sangerhausen
Zum Bestand dieses Bw gehören z. Z. folgende Loks: 52 8003, 52 8014, 52 8022, 52 8068, 52 8081, 52 8096, 52 8115, 52 8126, 52 8148 und 52 8164. Jedoch werden z. Z. nur 3 Maschinen im Güterzugdienst und eine 52er vor den Reisezügen auf der Strecke Berga-Kelbra—Stollberg (Harz) eingesetzt.
Fr.

Straßenbahnen im Gespräch

Halberstadt
Auch der VEB Städtischer Nahverkehr Halberstadt besitzt einen Traditionswagen. Der als Nr. 31 eingesetzte Wagen wurde 1939 von der Waggonfabrik Lindner in Ammendorf gebaut. Seit dem 1. Juni 1980 wird dieser Triebwagen für Stadtrundfahrten genutzt. Obwohl es in Halberstadt keine Arbeitsgemeinschaft gibt, die sich mit der Erhaltung von Straßenbahnen befaßt, bemühen sich die Kollegen der Verkehrsbetriebe, den Wagen zu erhalten. So ist es nicht ausgeschlossen, daß dieses Traditionsfahrzeug auch anläßlich des 100jährigen Bestehens der Halberstädter Straßenbahn im Jahre 1987 zum Einsatz kommt.
F. Lohden, Halberstadt

Dresden
In Dresden ist noch der letzte sogenannte „Sommer-Winter-Wechselwagen" (Convertibl Car) vorhanden. Er wurde im Jahre 1905 bei der Firma Falkenried in Hamburg gebaut und mit zwei weiteren Fahrzeugen gleichen Typs an die „Dresdner Straßenbahngesellschaft" ausgeliefert (Tw 266-268). Nach einem Jahr erfolgte die Einreihung dieses Einzelgängers in das Nummersystem der Städtischen Straßenbahn (Tw 691-693). 1929 wurden die Tw 691 und 693 zu einem Doppelschleifwagen umgebaut. Der bereits ein Jahr zuvor als Sandstreufahrzeug benutzte Wagen 692 existiert noch heute! Er wird z.Z. als Rangierbetrieb auf dem Betriebshof Dresden-Reick eingesetzt. Kürzlich wurde dieser Wagen unter Denkmalschutz gestellt.
D. Pauke, Magdeburg

Jeder Straßenbahnfreund, der in Dresden weilt, sollte nach Tolkewitz fahren. Dort existiert die Gaststätte „Zur Linie 6". Verschiedene Utensilien von Straßenbahnen gehören zum Inventar dieser Gaststätte. So dient die Plattform eines Straßenbahnwagens als Bar. Aber auch die Speisekarte ist ganz dem Milieu angepaßt. So kann man auf der Speisekarte Gerichte wie „Fahrerpause", „Schaffnerschmaus" oder „Pfeffersteak á la Funkenkutsche" finden.
Neben dem Gaststätteneingang ist der Straßenbahn-Triebwagen 296 aufgestellt. Dieses Fahrzeug wurde 1898 von der Firma Liebscher in Dresden als Akkuwagen für die Strecke Schillerplatz—Reichenbachstraße geliefert. Neun dieser Wagen wurden 1906 von der Städtischen Straßenbahn übernommen. Der Wagen 296 wurde 1910 in einen Motorschneepflug umgebaut. Er stand bis zuletzt unter der Nummer 721 087-6 im Dienst und kann heute ebenfalls als Gastraum genutzt werden.
K. Bennig, Dresden

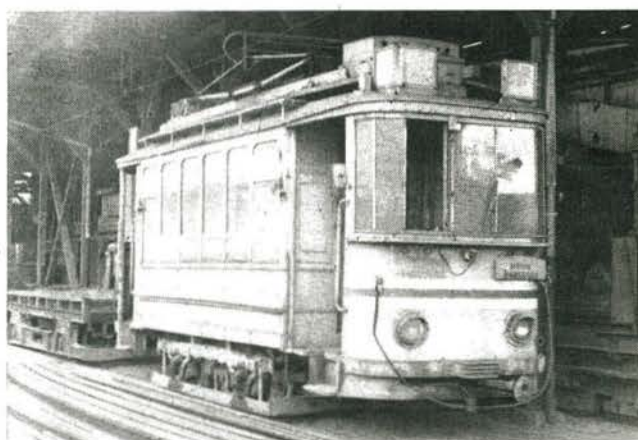
Gütertransporte per Straßenbahn
Gera
Am 1. Juli 1982 wurde der Güterverkehr auf der Geraer Straßenbahn wieder aufgenommen.
Ein umgebauter Beiwagen EB 50 (ex 238) kann bis zu 12 t schwere Güter pro Fahrt befördern. Er wird von einem sonst dem regulären Verkehr dienenden Triebwagen gezogen.
Der Betrieb wird in den Abend- und Nachtstunden zwischen zwei Betriebsteilen der VEB Werkzeugmaschinenfabrik „WEMA" Union Gera abgewickelt. Beim Errichten des einen Gleisanschlusses in der Tschaikowskistraße wurden größtenteils die noch vorhandenen Anschlußgleise der ehemaligen Gütergleisanlagen verwendet. Die andere Gleisverbindung in der Straße des 25. Jahrestages diente bisher der Übernahme von neuen Triebwagen von der DR. So ist nun nicht nur ein innerbetrieblicher Transport, sondern auch die Versendung der Fertigprodukte dieses Betriebes auf der Schiene möglich.
F. Beer, Gera

Berlin
Aufgenommen wurde im Verlaufe des vergangenen Jahres in Berlin auch ein regelmäßiger Güterverkehr mit der Straßenbahn zwischen Niederschönhausen (Betriebsteil des Transformatorenwerkes Oberschöneweide) und dem Stammbetrieb in der Wilhelminenhofstraße.
I. Migura, Berlin

Thüringer Waldbahn
Seit einiger Zeit transportiert die Thüringer Waldbahn auch wieder Güter. Die ehemaligen Gepäckanhänger, die mit der Eröffnung der Bahn in Dienst gestellt worden waren, erhielten einen neuen grünen Anstrich und die Aufschrift „Gütertransport". Jedes dieser



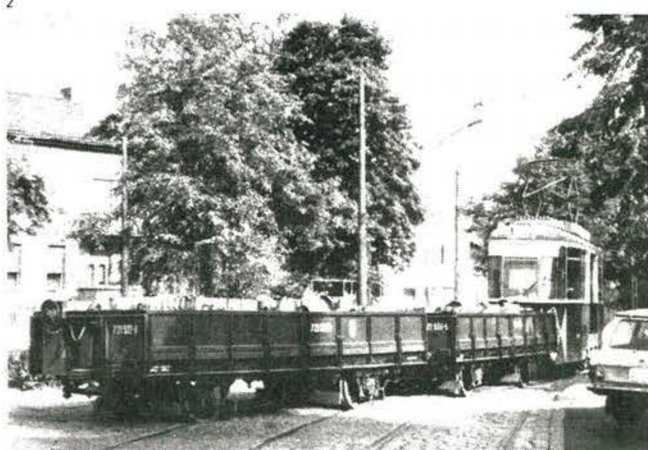
Triebwagen 31 des VEB Städtischer Nahverkehr Halberstadt im dortigen Betriebshof
Foto: F. Lohdau, Halberstadt

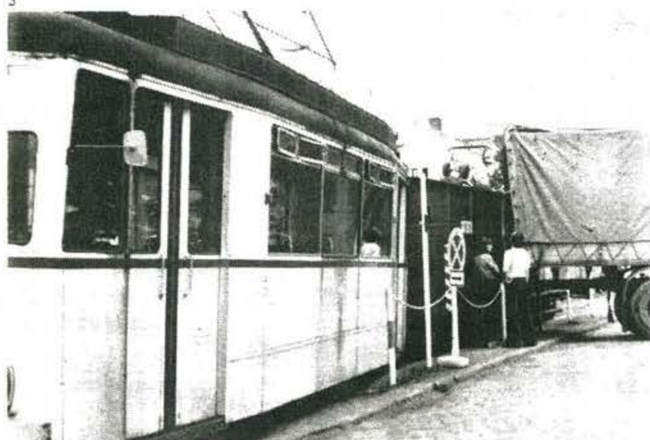

Der unter Denkmalschutz gestellte Tw 722 030-6 in Dresden-Reick
Foto: D. Panke, Magdeburg

Fahrzeuge kann Güter mit einer Masse von maximal 5t aufnehmen. Vorerst dienstags und donnerstags wird der Güterverkehr abgewickelt, wozu u.a. die Triebwagen 38 und 56 verwendet werden.
D. Scheibe, Borna

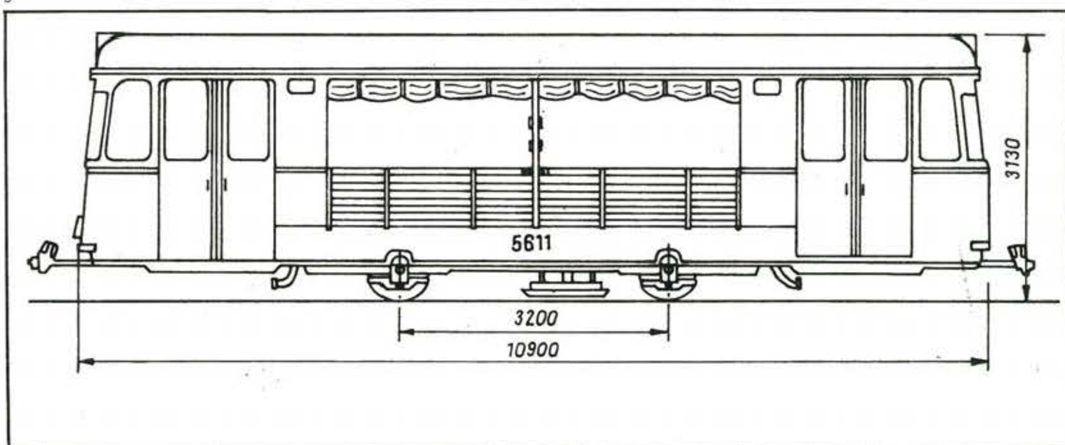
Leipzig
Spätestens durch die Presse erfuhren die Leipziger Ende Februar 1982 von der Einführung des Straßenbahn-Güterverkehrs. Vorher hatten der Rat der Stadt, die Leipziger Verkehrsbetriebe (LVB) und Leipziger Betriebe darüber beraten. Darauf folgten erste Versuchsfahrten mit vorhandenen offenen Pritschenloren. Erste Versuche zeigten unter anderem, daß die Loren nicht geeignet waren. In den Hauptwerkstätten der LVB wurde sofort mit dem Bau einer speziellen Güterlore begonnen. Dafür fand ein zur Ausmusterung vorgesehener zweiachsiger Gotha-Einrichtungsbeiwagen vom LVB-Typ 64d (EB 62), Baujahr 1965, Verwendung. Die in Fahrtrichtung vorhandene rechte Seitenwand zwischen den Schiebetüren wurde entfernt. Nach der Herausnahme der Sitze wurde der Fußboden mit Blechtafeln verkleidet. Die elektrische Ausrüstung blieb unverändert. Sieben Tonnen beträgt die Tragfähigkeit. Der ehemalige Wagen Nr. 960 wurde in „5611" umgezeichnet und grün lackiert.
Mit einem Gotha-Einrichtungsbeiwagen vom LVB-Typ 64d aus dem Jahre 1965, der für den Güterverkehr umgebaut wurde, erfolgte in der Nacht vom 18. zum 19. Februar 1982 die Aufnahme des Güterverkehrs zwischen Leipzig-Plagwitz und Taucha anstelle der bisherigen Lkw-Transporte.
G. Sattler, Leipzig

1


2


3


4


5


1 Güterverkehr in Gera
Foto: F. Behr, Gera

2 Straßenbahn-Güterverkehr in Berlin-Niederschöneweide
Foto: J. Migura, Berlin

3 Umladearbeiten Kraftverkehr/Straßenbahn vor dem Hauptbahnhof in Gotha
Foto: D. Scheibe, Borna

4 Straßenbahn-Güterverkehr während der Nachtstunden in Leipzig

5 Skizze von der Transportlore 5611 der Leipziger Verkehrsbetriebe
Foto und Skizze: G. Sattler, Leipzig

Manfred Radloff, Berlin

Grünes Licht für die Zukunft der Obusse in der ČSSR

... gaben die zuständigen Behörden. In der ersten Hälfte der 80er Jahre soll es zur Erweiterung des Obusverkehrs überall dort kommen, wo die Obusse bereits verkehren und wo eine zuverlässige technische Basis besteht. Im folgenden Zeitraum wird der Obusverkehr dann auch in anderen Städten eingerichtet.

Die erste Obusstrecke auf dem Territorium der heutigen ČSSR wurde 1904 in Betrieb genommen, sie führte von Poprad nach Stary Smotóvec. Ein Jahr später fuhren Obusse zwischen České Volenice und Gmünd.

Ab 1909 verkehrten Obusse auch in Bratislawa und České Budějovice.

Auf Prager Straßen erschien ein technisch vervollkommneter Obus vom Typ 1 Tr im Jahre 1936. Auf der Strecke Střešovice-Dejnice erreichte dieser Bustyp besonders beim Bergauffahren Geschwindigkeiten, die kein damaliger Autobus schaffte. Die Obusse wurden in kurzer Zeit zu einem beliebten Verkehrsmittel.

In den 60er Jahren kam es zu einer Stagnation des Obus-Verkehrs. Verschiedene Linien wurden stillgelegt und durch schnellere Autobusse ersetzt.

Eine der Städte, die den Obus-Betrieb beibehielt, ist das 95000 Einwohner zählende ostböhmische Pardubice. Die erste Linie wurde hier 1952 eingeführt. Heute verfügt der örtliche Verkehrsbetrieb über insgesamt 58 Obusse, die auf fünf Linien 1,9 Millionen km pro Jahr zurücklegen. In Pardubice verkehren auch Autobusse, es wird jedoch mit dem weiteren Ausbau des bestehenden Obus-Netzes gerechnet. Die Verkehrsexperten der Stadt weisen auf den gesundheitlichen Aspekt durch die geringere Umweltbelastung und die Einsparung wertvollen Dieselöls hin. Außerdem haben Untersuchungen ergeben, daß die Störanfälligkeit halb so groß wie bei Autobussen ist. Dabei ist die Lebensdauer des Obusses im Vollbetrieb fast doppelt so lange. Auf den Obusstraßen verkehren teilweise schon 17 Jahre alte Fahrzeuge. Verkehrsexperten weisen auf die für Obusse 60 % höher liegenden Anschaffungskosten gegenüber Autobussen hin, unterstreichen aber gleichzeitig, daß sich die Investitionen auszahlen werden.

Bereits im Jahre 1973 verabschiedete die Stadtverwaltung von Pardubice eine neue Konzeption für die Perspektive des Obusnetzes. Zunächst sind der Bau einer modernen Gleichrichteranlage und die Erneuerung vorhandener Fahrzeuge vorgesehen. Nach Beendigung dieser Arbeiten wird es möglich sein, verschiedene Autobusverbindungen in das Neubaugebiet Polabiny durch Obusverkehr zu ersetzen. Damit wird der Verkehrslärm verringert und die Abgasbelastung in diesem meistbevölkerten Stadtteil gesenkt.

Die Obusse werden im Betrieb Škoda Ostrov nad Ohři hergestellt. Die ČSSR ist auch ein bedeutender Exporteur von Obussen. Bis zu Beginn der 80er Jahre wurden 7000 Obusse in 57 Städte der Welt geliefert. ČSSR-Obusse verkehren in Polen, der DDR, der UdSSR, Rumänien, Bulgarien, Norwegen, Indien, der VR China und auch in Afghanistan. Gut bewährt haben sie sich in Küstenstädten wie Gdynia oder Riga, denn sie halten der salzigen Meeresluft und anderen spezifischen Erschwernissen im Küstengebiet besser stand. Obusse haben sich auch unter Bedingungen wie tropischer Hitze und Regenfälle bewährt. Selbst extreme Fröste in Kiew mit minus 40 Grad stellen kein Hindernis für den Einsatz der tschechoslowakischen Obusse vom Typ 9 Tr dar.

Der Typ 9 Tr wurde in Ostrov nad Ohři von 1961 bis in die jüngste Vergangenheit hergestellt. Die solide Konstruktion, der erschwingliche Preis, die niedrigen Betriebs- und Instandhaltungskosten und eine lange Lebensdauer sind für diese Fahrzeuge kennzeichnend. Sie erfuhren im Laufe der Zeit Modernisierungen und Verbesserungen, die die Wagenkarosserie sowie den Schutz von Fahrgestellen und Innenräumen betrafen.



Obusverkehr in der Hauptstraße von Pardubice
Foto: Presseagentur Prag

Seit Juli 1982 wird der zweiachsige Obus vom Typ 14 Tr produziert. Das mit Thyristorregulation ausgerüstete Fahrzeug wird im Laufe der Zeit den Typ 9 Tr ablösen. (*Wie wir auf der Seite 3 dieses Heftes berichten, werden auch Weimar, Potsdam und Eberswalde diese neuen Fahrzeuge erhalten*). Es gibt auch heute schon Vorstellungen vom Obus der 90er Jahre. Dann werden auf den Straßen sogenannte Hybridenfahrzeuge mit der Kombination einer unabhängigen Traktion verkehren. Dieser Duobus wird – so meinen ČSSR-Verkehrsexperten – noch universeller einsetzbar sein.

Jochen Kretschmann, Berlin

„Feuer – Wasser – Kohle"

Die 65er

Nichts liegt mir ferner, als irgendeine Dampflokomotive schlechtzumachen. Jede ist anders, jede hat ihre guten aber auch weniger guten Eigenschaften, ihre unverwechselbaren Merkmale. Und so schwören auch viele meiner Berufskollegen, die ich als gute Lokomotivführer kenne und deren Strecken nicht gerade einfach zu befahren sind, auf die 65er. Gleiches kann ich von mir allerdings nicht sagen, und um der Wahrheit die Ehre zu geben, gerne erinnere ich mich nicht an die 65er. Wir machten zuerst im Sputnik-Verkehr im Berliner Raum mit ihr Bekanntschaft.

Alles an ihr war ungewohnt: der Regler mit Seitenzug und Sperrklinke, das hohe Führerhaus, die ungewohnte Achsfolge 1'D'2, das Naßdampfhauptventil. Es brauchte seine Zeit, bis man sich an all das gewöhnt hatte.

Der Heißdampfregler war zwar ein guter Gedanke der Konstrukteure, aber ziemlich unzuverlässig in der Praxis. Festgebrannte Ventile, die sich während der Unterhaltung nur mit dem Vorschlaghammer lösen ließen, das bereits erwähnte Naßdampfhauptventil, das zwar wunderbar dicht schloß – aber die unangenehme Eigenschaft hatte, sich nicht wieder so leicht öffnen zu lassen. Wenn man dann mit dem Schraubenschlüssel in die Speichen griff, taten sie das, was der Klügere immer tut – sie gaben nach, alles das hätte man verkraftet, doch die konstruktiven Mängel konnte auch der beste Lokomotivführer nicht beseitigen, sie blieben – zu kleiner Kessel, sie war berüchtigt für das Wasserüberreißen. Mir selbst passierte es, daß ich mit dem „Sputnik" von Falkensee nach Ostbahnhof sage und schreibe 61 Minuten Fahrzeit zusetzte? Damals schrieb ich drei „Dienstliche Äußerungen" – bestraft wurde ich jedoch nicht. Und das lag gewiß nicht daran, weil ich mich in üblichen Ausreden gut auskannte, sondern weil inzwischen die 65er ihre Unarten nicht mehr verbergen konnte. Wenn ich dagegen an die 41er denke, sie war ein „Goldpferd". Bei vernünftiger Belastung hatte der Kessel Reserven und nicht zu knapp. Einfacher wäre es gewesen, man hätte ... aber lassen wir das, aus dem Rathaus kam schon jeder klüger raus als er reinging...

Das kompakte Triebwerk der 65er erwies sich zwar als antrittsschnell, aber alles, was über 80 km/h kam, war vom Übel.

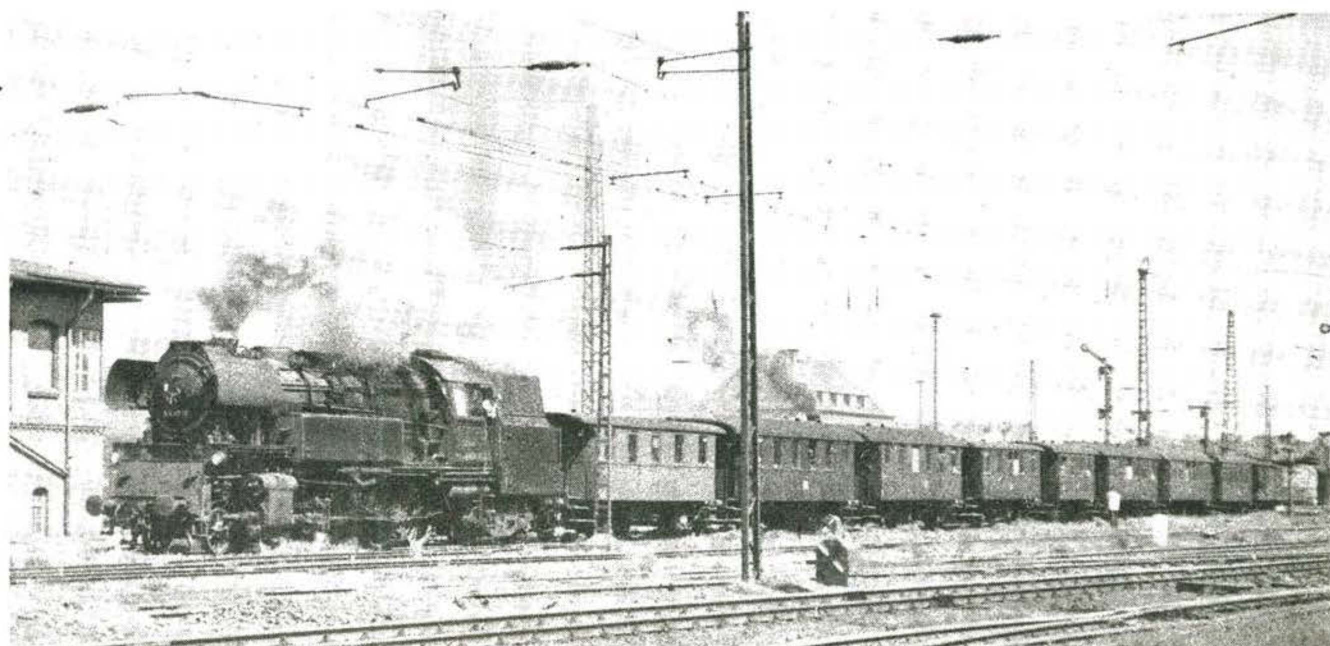
Einen Vierkuppler für höhere Geschwindigkeiten zu bauen, gelang eigentlich nur mit der P 10 oder als Krönung mit der XX HV.

Über Jahrzehnte hinweg feierte bei der SNCF die legendäre „241" Triumphe, beförderte die schwersten Schnellzüge zwischen Paris und Lyon planmäßig. In Deutschland kam man über die bescheidenen Versuche mit der 06 allerdings nicht hinaus. Vielleicht lag es an den Schwierigkeiten mit dem Langrohrkessel.

Doch zurück zu unserer 65er... Eine Universallokomotive war sie nicht. Als Flachlandrenner war ihr Triebwerk zu schwer und der Kessel zu knapp bemessen. Das waren leider nicht die einzigsten Irrtümer. Die Verbindungsrohre vom vorderen zum hinteren Wasserkasten erwiesen sich als zu klein. Wer sich beim Wassernehmen zu sehr beeilte, erlebte die unangenehme Überraschung, nur halbgefüllte Wasserkästen zu haben. Gab es bei der Baureihe 62 mit der „Laube" bereits Schwierigkeiten, waren diese bei der 65er noch größer. Bei Geschwindigkeiten von 80 km/h – und die mußte der Sputnik auf dem Außenring bringen – schien es auf dem Führerstand keinen festen Punkt mehr zu geben.

Es gab wohl keine Dampflokomotive, die einen so niedrigen „Flammpunkt" aufwies wie sie, was zu manch unangenehmer Überraschung führte.

Nachdem man sich konsequenterweise von dem Heißdampfregler getrennt hatte, der verbesserte Mischvorwärmer



Lok 65 1078 des Bw Güsten verläßt den Hauptbahnhof Dessau mit dem Personenzug Köthen—Aschersleben Ende der 60er Jahre.
Foto: D. Bäzold, Leipzig

eingebaut wurde und der Rahmen zwischen letzter Kuppelachse und Drehgestell verstärkt worden war, freundeten wir uns mit ihr an.
Eine Fahrt auf der 65er, es war die „1088", werde ich mein Lebtag nicht vergessen. Es war im November und für die Jahreszeit tagsüber zu warm. Wir drehten unsere Runden auf dem Nordring und mußten zu Schichtende den zweiten Personenzug von Albrechtshof nach Berlin Ostbahnhof fahren. Schon nach Mitternacht merkten wir, daß es kühler wurde, machten sogar die „Gardinen" zu. Ein Kenner es Havellandes weiß, was uns erwartete. Das war eine Waschküche in der sich selbst Eulen verirrt hätten. In Albrechtshof standen wir mit der Lok vor dem Ausfahrtsignal, hörten das blecherne Klappern des sich hebenden Signalflügels, doch wir sahen nicht einmal unseren eigenen Schornstein.
Irgendwo aus dem Dunst trillerte ein Signalpfiff... Pfeif du doch solange du willst, dachte ich, irgendwie muß ich ja „grün" sehen. Minuten später taucht ein menschliches Etwas aus dem Dunst auf. „Was denn, Meister – ist die Lok kaputt?"
Immer das gleiche! Wenn man nicht gleich losfährt, ist die Lok kaputt... und alle Schuld für Verspätungen schiebt man den „Schwarzen" in die Schuhe. „Meint ihr denn, wir haben Röntgenaugen..." Wir tasten uns rüber nach Falkensee. Irgendwo muß doch das Vorsignal stehen... Die Feuchtigkeit kriecht durch die Kleidung, Wassertröpfchen an Brauen und Wimpern. Die gewohnten Orientierungspunkte sind nicht auszumachen. Vergeblich der Versuch, mit den Augen den Nebel zu durchdringen. Überreizte Nerven lassen plötzlich Signale auftauchen wo gar keine sind... Da, ein grüner Schimmer... Ist das nun ein Vorsignal oder eine der verdammten HQL-Lampen mit ihrem tückischen „Grünstich"? Es war das Vorsignal...!
Die Reisenden auf dem Bahnsteig in Falkensee sind nur schemenhaft zu erkennen, der Standort der H-Tafel überhaupt nicht auszumachen. Weiter! Buchstäblich im „Kriechgang" geht die Fahrt nach Falkenhagen. Der Bahnsteig voller Fahrgäste, darunter Schichtarbeiter, die nach Hennigsdorf wollen. Zwar fallen ein paar Grobheiten wie: „Ausgepennt?" doch die Mehrzahl der Reisenden ist vernünftig, wie überhaupt es keine Seltenheit ist, daß die Kumpel aus dem Stahlwerk und dem LEW beim Umsteigen in die S-Bahn in Hennigsdorf Nord ein anerkennendes Wort für uns übrig haben. An diesem Morgen aber ist der Fahrplan für uns gegenstandslos. Die Verspätung wächst. Wir quälen uns durch den Nebel, versuchen uns zu orientieren. Umsonst! In Schönfließ zeigt das Vorsignal Warnstellung. Das Führerbremsventil faucht, die Bremssohlen kratzen an den Radreifen. Wieder suchen, suchen und nochmals suchen... Da, ein Gittermast! Die Schnellbremse zischt. Mit einem Ruck steht der Zug. Beide spähen wir nach oben und sehen – nichts. „Ich werde mal raufklettern", meint mein Assistent. Nichts wird er – schließlich gibt es noch einen Streckenfernsprecher. „Ja, Meister, ihr habt frei – warum fahrt ihr nicht..." tönt die Stimme des Fahrdienstleiters aus dem Hörer.
Zweifellos hat der Kollege auch seine Probleme, denn bei dieser Witterung kommt wohl kein Zug planmäßig. Wir tasten uns vorsichtig über die Blockstelle Arkengrund, vorüber an den Rieselfeldern mit ihrer unvergleichlichen „Duftnote", passieren die Abzweigungen „Ako" und „Akw" bei Wartenberg.
Als wir in die Halle des Obstbahnhofs fahren und die Lok zum Stehen kommt, läßt die Anspannung nach, der bewußte Stein fällt hörbar. Wenig später steigt die Ablösung auf. Ein paar kurze Worte darüber, was man gemacht hat und was man nicht machen konnte, dann ist Feierabend. Ungefähr zweitausend Menschen fassen die zwei DB 13. Wir haben sie sicher ans Ziel gebracht – wenn auch mit Verspätung. Als dann die Aufsicht fragt, „Meister, der Dispatcher will wissen warum ihr Fü (Fahrplanüberschreitung) gemacht habt", muß ich ganz ruhig bleiben. „Sag Deinem Dispatcher, er soll aus dem Fenster sehen, dann weiß er warum!"



Die 65er waren vielfach vor Doppelstockzügen im Nahverkehr eingesetzt. Diese Aufnahme entstand vor einem Wendezug im Jahre 1978, als diese Lokomotiven schon auf der Ausmusterungsliste der DR standen.
Foto: M. Malke, Leipzig

mosaik

1

1 Lok 65 1076 am 10. April 1978 vor einem Personenzug bei Ronneburg.
Foto: D. Wünschmann, Leipzig

2 Traditionslok 65 1049 am 28. August 1982 vor einem Sonderzug in Eilsleben.
Foto: G. Siedentopf, Dessau

2

modell eisenbahner

poster

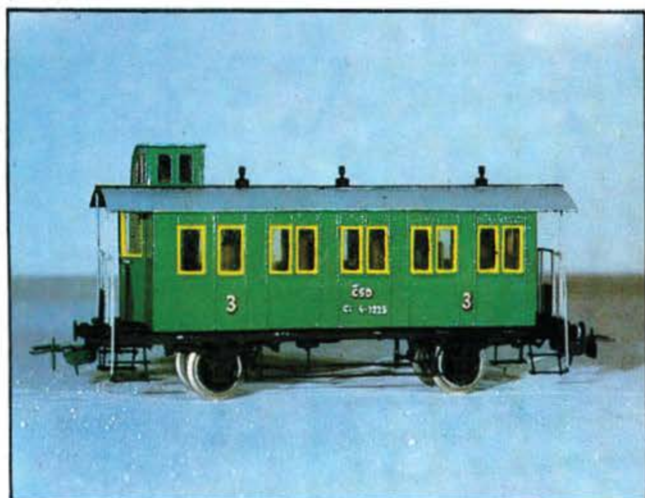
65 1057
in Löbau
Foto: H. Michler




65 1057-2

international

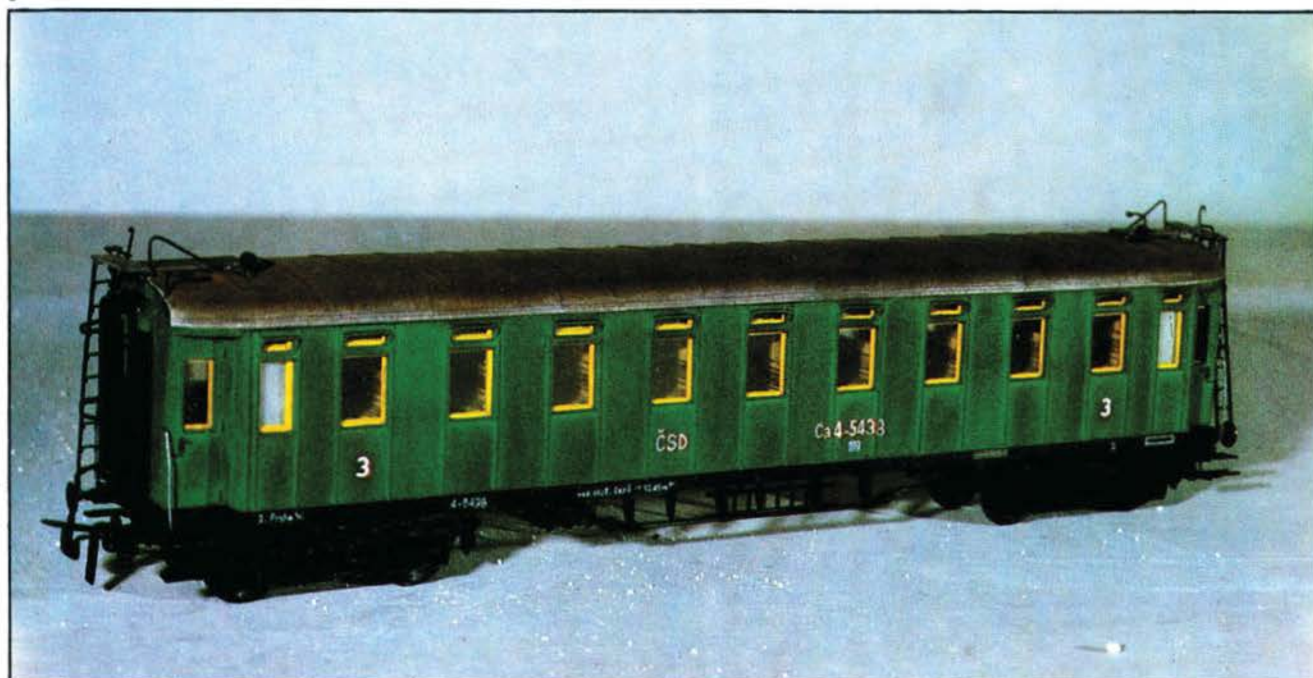
1



2



3



Wie bereits im Heft 12/82 angekündigt, folgen auf dieser Seite einige Bilder von Fahrzeugen, die während des XXIX. Internationalen Modellbahn-Wettbewerbes in Brno (ČSSR) großes Interesse erweckten, wobei hier Lokomotiven und Wagen von ČSSR-Modellbauern im Vordergrund stehen. Auch diese Modelle waren vom 2. bis 29. November 1982 im Technischen Museum der Stadt Brno zu sehen. In den nächsten Ausgaben folgen noch weitere Aufnahmen.

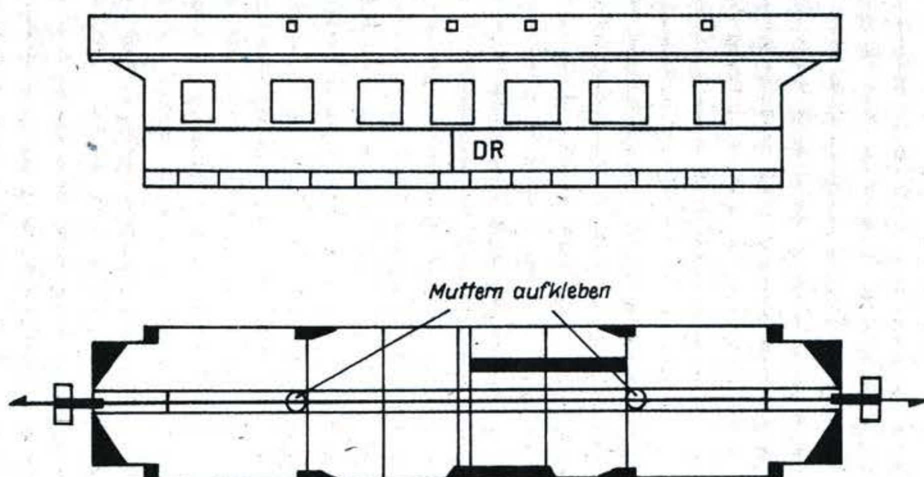
4



5



Aus TT-Personen wagen Bi 30 wurde ein „Langenschwalbacher"



Zunächst wird der Bi 30 völlig auseinander genommen. Am Wagenkasten folgt die Bearbeitung der Fensterrahmen, die gemäß Skizze entsprechend erweitert werden müssen. Die



beiden Außenfenster bleiben dabei jedoch unberücksichtigt. Für diese Arbeiten hat sich eine Vierkantschlüsselfeile bewährt. Ist der Wagenkasten im Rohbau fertig, sollte der rotbraune Anstrich der Fensterrahmen folgen.
Am zweckmäßigsten und einfachsten ist es, das alte Untergestell umzubauen. Dazu werden zunächst die Achsen entfernt. Vorsichtig sind nun die Achslager, Federpakete und Bremsimitationen zu entfernen. Jetzt folgt die Befestigung geeigneter Drehgestelle mit entsprechenden Schraubenmuttern. Eine Bearbeitung der Drehzapfen wird nicht auszuschließen sein.
Nachdem beide Drehgestelle aufgezogen und durch Muttern befestigt worden sind, werden letztere mit Chemikalien-Kleber oder Duosan verankert.
Jetzt können die übrigen Teile zusammengeklebt und das Fahrzeug auf seine Funktionstüchtigkeit geprüft werden.
U. Haubenreißer, Leipzig

Herstellung von Modell-Pappdächern

Entgegen dem Vorschlag von Gühter Fromm (Modellbahnbauten, transpress-Verlag 1981) empfehle ich für das Nachbilden der Dachhaut nicht Krepp-Papier, sondern einfaches Schreibmaschinen-Durchschlagpapier. Man besorge sich solches, bei dem eine Seite etwas rauher ist. Mit dieser Seite nach oben werden die einzelnen Bahnen aufgeleimt. Krepp-Papier ist m. E. sowohl zu dick als auch von der Struktur her nicht so vorbildgerecht. Farblich wird das Dach zunächst mit Plakatfarbe behandelt, danach sollte ein dünner – sogar etwas ungleichmäßiger – Überzug mit farblosem Lack erfolgen.
Wer hat, kann die Pappeindekkung auch aus feinstem Naßschleifpapier anfertigen. Die sollte man aber dann mit stark verdünntem Nitrolack einfärben.
U. Schulz, Neubrandenburg

Verbesserte Fahreigenschaften

Um die Fahreigenschaften der Y-Wagen (Nenngröße N) zu verbessern, sollten die Drehgestelle durch solche von Güterwagen ausgewechselt werden. Sie laufen bedeutend leichter. Die Zugkraft der N-BR 118 wird durch den Einsatz von Haftreifen, die an jeder Antriebsachse diagonal angeordnet werden, erhöht. Dazu eignen sich die Radsätze der M 61, wobei die Zahnräder zu wechseln sind. Die Lok zieht dann anstandslos 11 bis 13 Schnellzugwagen.
T. Wöhlte, Mahlow

1 Personenwagen Ci4-1225 der Kategorie B 1. Der Erbauer, Wladimir Fertl (ČSSR), erhielt dafür einen 3. Preis.

2 H0-ČSD Diesellok T 466.1083. Ivan Bednařik aus der ČSSR erlangte für dieses Fahrzeug einen 2. Preis in der Kategorie A 2.

3 Personenwagen Ca 4-5438 von Josef Zeley (ČSSR). Er bekam einen 2. Preis in der Kategorie B 2 (H0).

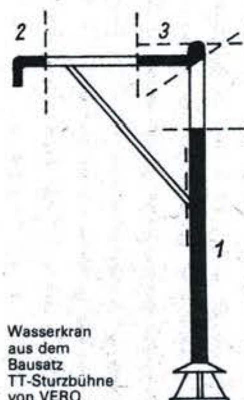
4 Den Triebwagen M 131.1216 sandte Zdaněk Vais (ČSSR) ein. In der Kategorie A 1 eingeordnet, entschied die Jury hierzu einen 3. Preis zu vergeben.

5 Diese Kö. in der Nenngröße II baute Christian Spindler aus der DDR. Das zur Kategorie A 1 gehörende Modell erhielt einen 1. Preis.

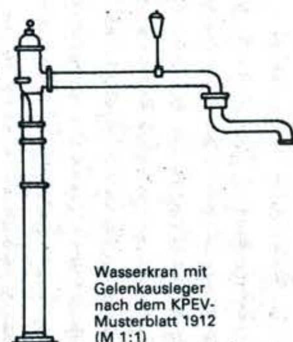
Fotos: Dezider Selecky, Bratislava

Ein Wasserkran für die TT-Anlage

Wer das TT-Modell einer Sturzbühne zur Lokbekohlung erworben hat, wird festgestellt haben, daß der darauf befindliche Wasserkran nicht dem Vorbild entspricht. Deshalb kaufte ich mir einen zweiten TT-Wasserkran. Aus den beiden Kränen entstand ein nach dem KPEV-Musterblatt des Jahres 1912 hergestellter Wasserkran, der über einen Gelenkausleger verfügt. Den Kran der Sturzbühne trenne man an den markierten Linien. Von dem anderen Wasserkran wird nur der obere drehbare Teil benötigt. Letzteres wird nun von oben auf den Teil 1 gesteckt



Wasserkran aus dem Bausatz TT-Sturzbühne von VERO

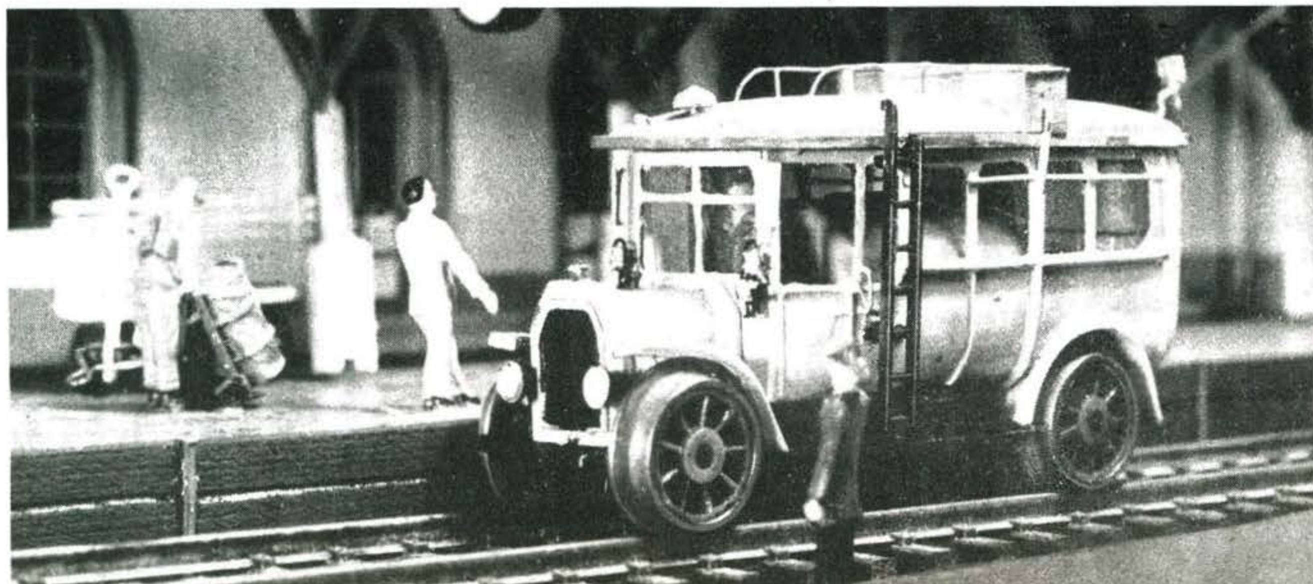

Wasserkran mit Gelenkausleger nach dem KPEV-Musterblatt 1912 (M 1:1)

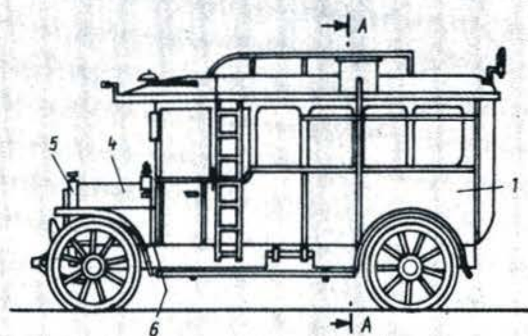
und angeklebt. Dann sind die Teile 2 und 3 miteinander zu verkleben. Sie bilden den Gelenkausleger, der am einfachen Ausleger befestigt wird.
R. Brömer, Lobeda-Ost

Albrecht Demmig, Plauen

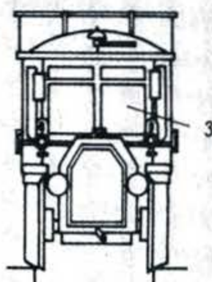
Ein Schienenbus in der Nenngröße H0

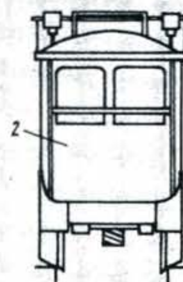
Angeregt durch das im „modelleisenbahner" Heft 3/80 veröffentliche Foto von einem Schienenbus der ehemaligen Königlich-Sächsischen Staatseisenbahnen entstand ein entsprechendes Modell.
Der Bau erfordert keine besonderen Techniken, nur ein wenig Geduld. Zur Verwendung kommen Laufachs-Radsätze der BR 66 vom VEB PIKO. Alle nicht besonders gekennzeichneten Teile werden aus 0,3 mm starkem Messingblech hergestellt. Zweckmäßigerweise sollte am besten mit dem Bau des Wagenkastens begonnen werden. Dazu sind die Teile 1, 2 und 3 sauber auszusägen und zu verputzen. Bei den Teilen 1 und 2 läßt man etwas Material stehen (Zeichnung). Es wird beim Biegen benötigt und erst danach abgefeilt. Alle Zierleisten, Griffstangen und Türklinken bestehen aus 0,4 mm dickem Messingdraht. Sie werden sauber aufgelötet und anschließend etwas flachgefeilt. Für die Gestaltung des Fensterbereiches hat sich 0,8 mm starker Messingdraht bewährt. Danach folgt das sehr komplizierte Formen der Seitenwände. Nach der Schnittdarstellung wird die gesamte Seitenwand gebogen und anschließend an der Stirnseite wieder geglättet. Jetzt kann der sogenannte Überstand entfernt werden. In die Ecken an der Rückwand legt man ein Stück 0,8 mm starken Messingdraht ein und verfüllt sie gut mit Lötzinn, da diese Übergänge noch abgerundet werden müssen.
Die Motorhaube entsteht gemäß der Zeichnung aus Vollmessing.
Jetzt erst wird mit dem Rahmenbau begonnen. Dafür sollte 0,3 mm dickes, für die Querbleche 0,5 mm starkes Messingblech verwendet werden. Der Rahmen kann aber auch in einem Teil hergestellt werden. In Anbetracht einer guten Stromabnahme lohnt es sich jedoch, die zuerst beschriebene Methode anzuwenden. Der Aufbau geht aus der Zeichnung deutlich hervor. Beim Getriebeeinbau ist zu beachten, daß ein größerer Moduls als 0,4 nicht empfehlenswert ist. Das Teil 9 wird von unten an das hintere Querblech angeschraubt. Somit kann der Radsatz stets ausgewechselt werden. Der Motor wird vom Rahmen gehalten und von den beiden Halteplättchen, die innen an die Teile 1 gelötet werden, auf die Platine gedrückt. Somit bleibt der Motor stets im Gehäuse. Um dennoch eine Demontage zu ermöglichen, wird die elektrische Verbindung zwischen Motor und Stromabnehmer von zwei Federstahldrähten übernommen, die von unten durch die Platine gesteckt und verlötet werden. Durch ihre Form drücken sie sich gegen die Motoranschlüsse. Besondere Sorgfalt ist dem Bau der Stromabnehmer an der Vorderachse zu widmen. Der Anpreßdruck an die Räder darf nur minimal sein, da sonst ein ordnungsgemäßes Mitlaufen des vorderen Radsatzes nicht gewährleistet ist. Sind die vorderen und hinteren Schutzbleche angepaßt, kann das Gehäuse auf dem Fahrwerk befestigt werden. Im Bereich der Einstiegstür wird ein Querblech von 0,5 mm Stärke an den Wagenkasten gelötet. Nachdem es mit einem M2-Gewinde versehen wurde, hält nur eine Schraube Stromabnehmerplatine, Fahrwerk und Gehäuse zusammen.
Nun folgt die erste Probefahrt. Jetzt kann das Dach in Angriff genommen werden. Teil 7 wird von unten gegen das Dach (1 mm starkes Messingblech) gelötet. Dabei ist auf einen straffen Sitz im Gehäuse zu achten. Das Dach kann nun jederzeit abgenommen werden, um an den Motor zu gelangen. Der gerundete Dachaufsatz wird separat hergestellt. Aus 0,3 mm dickem Messingblech wird die Grundplatte ausgesät und rundherum ein 3 mm breites Band aus Kupferfolie gelötet. Danach sollte es mit Lötzinn ausgefüllt werden. Nun läßt sich die geforderte Form gut herausarbeiten. Außerdem erhält dadurch das Fahrzeug die nötige Masse. Abschließend werden noch die Kleinteile, wie Dachaufsatz, Schlußscheiben, Glocke, Rückspiegel, Werkzeugkästen, Kühlerverschluß, Kurbel und Laternen angebracht.
Als Leitern können die der Baureihe 01 Verwendung finden.
Nun noch einige Hinweise zur Farbgebung: Der Wagenkasten wird sandgelb gespritzt (Škoda-Spray sahara). Das Dach bekommt einen grauen, das Fahrwerk und die Laternen einen schwarzen Anstrich.

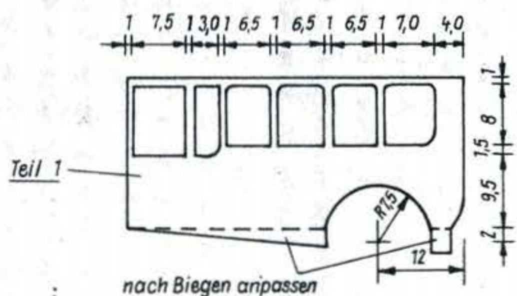




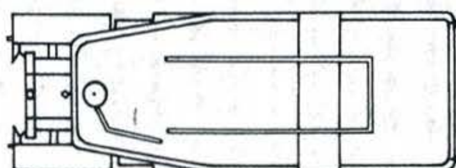
A
1
4
5
6

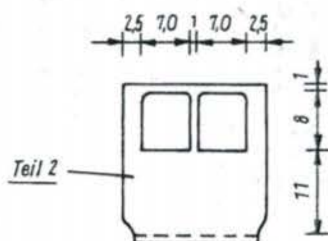

3

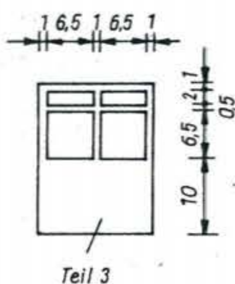

2

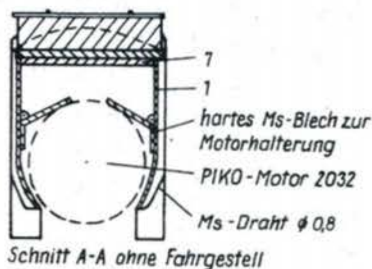


Teil 1
R7,5
12
nach Biegen anpassen

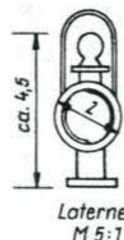



Teil 2

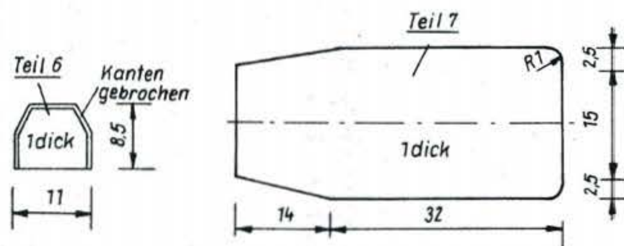

Teil 3



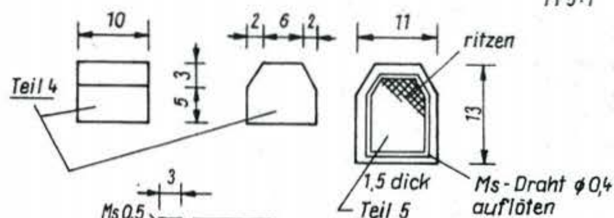
7
1
hartes Ms-Blech zur Motorhalterung
PIKO-Motor 2032
Ms-Draht ϕ 0,8
Schnitt A-A ohne Fahrgestell



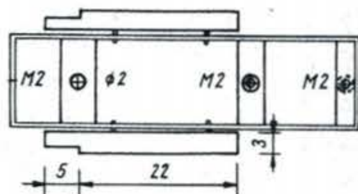
ca. 4,5
Laterne
M 5:1



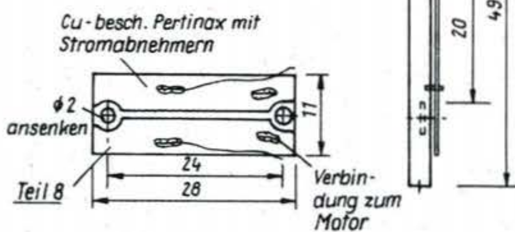
Teil 6
Kanten gebrochen
1dick
8,5
11
Teil 7
R1
1dick
14
32



Teil 4
ritzen
1,5 dick
Teil 5
Ms-Draht ϕ 0,4 auflöten



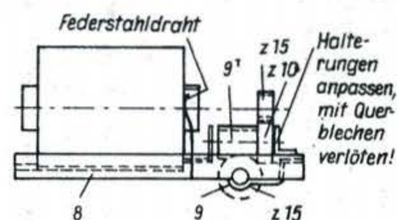
M2
ϕ 2
5
22



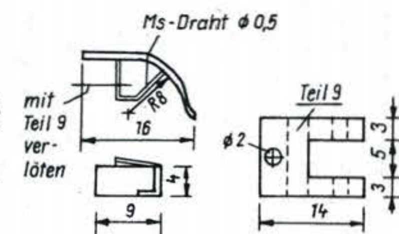
Cu-besch. Pertinax mit Stromabnehmern
ϕ 2 ansenken
Teil 8
24
28
Verbindung zum Motor
Ms 0,5
49



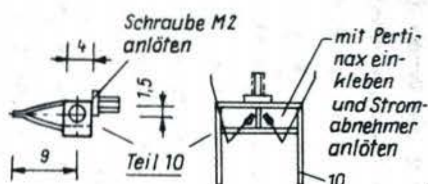
Ms-Draht anlöten und in Teil 5 befestigen
Scheinwerfer M 2:1
12



Federstahldraht
Halterungen anpassen, mit Querblechen verlöten!
z 15
z 10
8
9



Ms-Draht ϕ 0,5
mit Teil 9 verlöten
R8
16
Teil 9
ϕ 2
14



Schraube M2 anlöten
Teil 10
mit Pertinax einkleben und Stromabnehmer anlöten
10

Dipl.-Ing. Helmut Behrends,
Ing. Wolfgang Hensel und
Dipl.-Ing. Gerhard Wiedau, Berlin

Güterwagen deutscher Eisenbahnen

Im Heft 11/82 veröffentlichten wir den ersten Beitrag dieser Serie. Die folgenden Ausführungen beinhalten Angaben über die Zug- und Stoßvorrichtungen sowie die Tragfedern.

Zug- und Stoßvorrichtungen

Die Zug- und Stoßvorrichtungen gehörten zu jenen Teilen an den Güterwagen, die vordringlich Vereinbarungen über ihre Bauart – vor allem aber über ihren Anbau an den Fahrzeugen – erforderten.

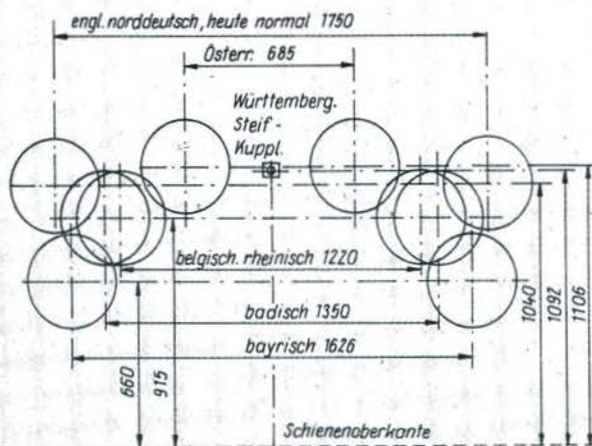
Bis zum Jahre 1850 hatten die einzelnen Eisenbahngesellschaften die Güterwagen nach ihren Vorstellungen oder denen der Wagenbauanstalten herstellen lassen. Die Höhe der Zug- und Stoßvorrichtungen über Schienenoberkante, der Puffermittenabstand und die Bauart der Kupplungen sowie der Puffer waren recht unterschiedlich. Es herrschte ein großes Durcheinander. **Bild 1** zeigt die unterschiedlichen Pufferstände und Puffermittenabstände, die schließlich ab 1850 gemäß einer Forderung des „Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" vereinheitlicht wurden. Die hier erarbeiteten Bestimmungen über die einheitliche Anordnung der Zug- und Stoßvorrichtungen, über die Form der Radreifen und des Achsschenkelmittenabstandes sind bis zum heutigen Tage fast unverändert geblieben.

Holz und Roßhaare

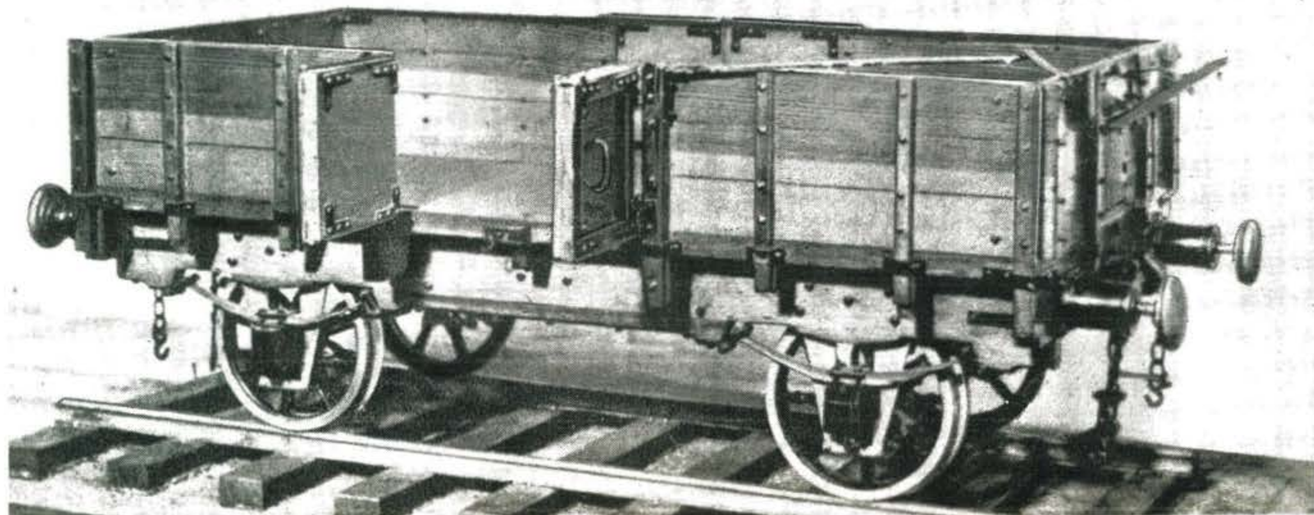
Die ersten Stoßvorrichtungen an den Güterwagen waren nur Verlängerungen der Langträger, wie beim Material-Transportwagen der Hannoverschen Staatsbahn (s. Bild 3, Heft 11/82 S. 25). Sie bestanden aus Holz und hatten eine zylindrische Form, die am Ende dicker ausgeführt war. Zur Verringerung der heftigen Stöße wurden die Kopfflächen der Puffer mit Lederpolstern, die mit Roßhaaren gefüllt waren, überzogen. Durch die geringe Elastizität dieser Puffer wurden die Untergestelle der Wagen in den Verbindungen gelockert bzw. zerstört. Deshalb stellte man eiserne Puffer in Hülsenform her und füllte die Hülsen mit elastischen Einlagen aus Kork, geflochtenen Strohzöpfen, den schon erwähnten Roßhaaren, Gummischeiben und später mit kleinen Stahlfedern. Zur Elastizitätsverbesserung der Puffer kamen dann in die Pufferhülsen Scheiben- und Wickelfedern oder Gummiringe zum Einbau, die mit beweglichen pilzförmigen Pufferstangen verbunden waren. Ein typischer Vertreter dieser Bauart stellte ein offener Güterwagen hölzerner Bauart der Köln-Mindener-Eisenbahn aus dem Jahre 1854 dar **(Bild 2)**.

Zur Verlängerung des Pufferhubes

1

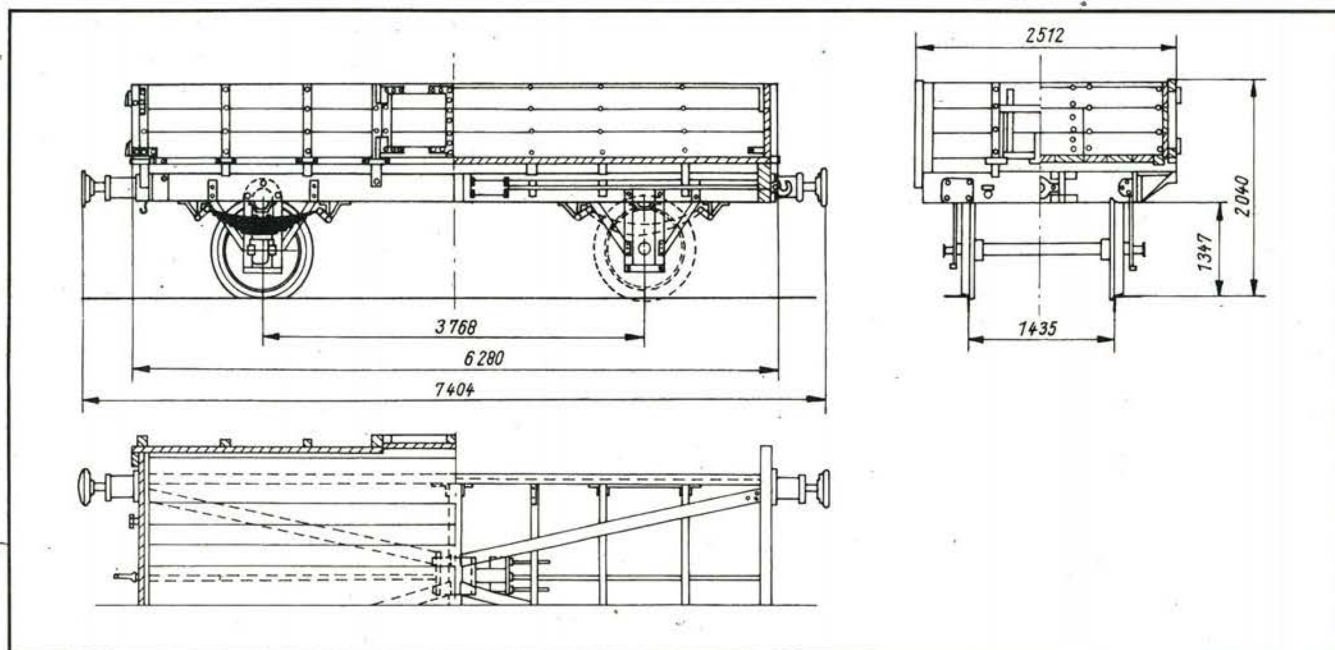


2



mußte der elastische Teil der Puffer hinter die Pufferbohle verlegt werden. Er wurde teilweise auch in Form einer Blattfeder ausgeführt, die mit beiden Puffern verbunden war und als Ausgleichsvorrichtung wirkte. Die Befestigung der Blattfeder selbst erfolgte in ihrer Mitte an der Pufferbohle oder an einer Querbohle, so daß eine gegenseitige elastische Abhängigkeit der Zug- und Stoßvorrichtung erreicht wurde. Zur Gewichtseinsparung und um gebrochene Pufferfedern zu erkennen, erhielten die gußeisernen Pufferhülsen Aussparungen oder wurden durch schmiedeeiserne Pufferkörbe ersetzt.

3



Ursprünglich Ketten verwendet

Die ersten Zugvorrichtungen bestanden aus einfachen zusammenhakbaren Ketten, die länger waren, als es der Abstand zwischen den Wagen erforderte. Häufiges Reißen der Ketten durch starkes Rucken beim Anfahren oder Bremsen waren unausbleiblich. Auch konnten die Güterwagen durch die Kettenkupplung nicht straff gekuppelt werden. An den sogenannten Stangen- bzw. Steifkupplungen, die mit senkrechten Einsteckbolzen zwischen den Gabeln der elastisch gebauten Zugstangen befestigt wurden (heute noch an einigen Straßenbahnfahrzeugen vorhanden) waren Verbesserungen erforderlich. Einen großen Fortschritt stellte dann die Anwendung der heute noch üblichen Schraubenkupplung dar. Die erste Schraubenkupplung kam 1840 auf der „London-Birmingham-Bahn" zum Einsatz. Ursprünglich war die Schraubenkupplung nicht fest mit dem Zughaken verbunden.

Stellenweise fand neben der eigentlichen Kupplung noch eine Sicherheitskupplung Verwendung, die 1877 vom „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen" als verbindlich angenommen wurde. Solange die Zughaken an der Pufferbohle bzw. an der Kopfschwelle des Güterwagens befestigt waren, mußten die durch das Anfahren oder Bremsen ruckartig aufgetretenen Kräfte durch das Wagenuntergestell aufgenommen und weitergeleitet werden. Je länger und schwerer ein Güterzug wurde, desto mehr wuchs die Beanspruchung besonders an den ersten Wagen, da sie die ganze Zugkraft der Lokomotive aufzunehmen hatten.

Stangen brachten Erleichterung

Zur Verringerung dieser auftretenden Kräfte auf das Untergestell verband man die beiden Zughaken eines Wagens durch eine Stange und befestigte den Wagen in der Mitte dieser Stange, wie beim Kohlenwagen der Bergisch-Märkischen-Eisenbahn **(Bild 3)** und dem Kohlenwagen der Köln-Mindener-Eisenbahn **(Bild 4)**.

Die von den Lokomotiven wirkenden Kräfte gingen auf die Stangen über. Jeder einzelne Wagen selbst pendelte nur noch um den durch einen sogenannten Zugapparat gefederten Befestigungspunkt. Die Untergestelle konnten jetzt leichter gebaut werden. 1866 empfahl der „Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen" die durchgehende Zugeinrichtung mit Zugstange einzuführen.

Federn ursprünglich auch aus Holz

Tragfedern sollen die Stöße, die durch Unebenheiten der Gleislage entstehen, möglichst auffangen und deren Wirkung vom Untergestell fernhalten.

Die heutigen Tragfedern bestehen aus mehreren aufeinander liegenden schwach gekrümmten Lagen von Flachstahl, die in ihrer Mitte durch einen Bund gehalten werden und damit auf der Achsbuchse ruhen. Die Tragfederenden tragen den Wagen. Alle übrigen Tragfederkonstruktionen sind wieder verworfen worden oder kamen nicht über das Versuchsstadium hinaus.

Bekannt sind u. a. Tragfedern aus Holz, Kork und Gummi sowie Tragfedern aus Stahl, wie die „Adamsfeder" (Bogenfeder), „Buchanan'sche Parallelfeder", „Baillie'sche Schneckenfeder" und das „Reiffert'sche doppelte Federsystem".

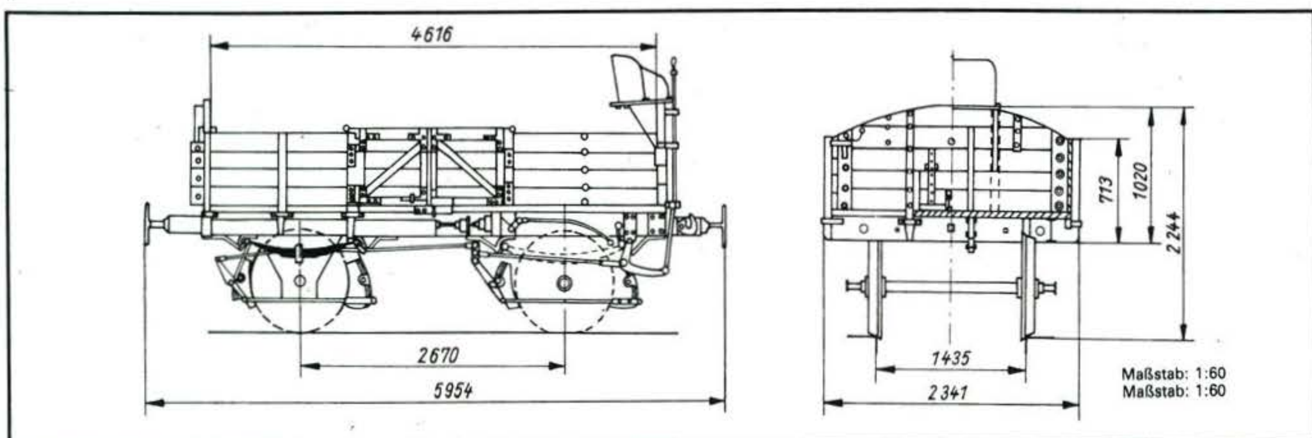
Im **Bild 5** ist eine Tragfeder aus Holz dargestellt, die unter Kies- bzw. Erdtransportwagen Verwendung fanden. Die 1600 mm lange Feder bestand aus zwei 130 mm breiten astfreien Eschenholz-Bohlen. Die obere Bohle „a" war 80 mm dick und an den Enden zweimal eingeschnitten. Die untere Bohle „b" war 70 mm dick und nur 1300 mm lang. Die Feder lag in der Mitte unbefestigt auf der Achsbuchse. Beide Enden ruhten unter dem Langträger des Wagens mit Hilfe der Klötze „c" und wurde durch die Schuhe „d" an einer seitlichen Verschiebung gehindert.

Die im **Bild 6** dargestellte Tragfeder aus Kork war besonders bei den oberschlesischen Bahnen im Einsatz. Sieben ursprünglich 26 mm starke viereckige Korkscheiben wurden in zwei zylindrische Stahlgußbuchsen zusammengedrückt und dann mit einer Durchgangsschraube und Mutter festgelegt. Die Korkfeder mußte mit zwei starken Holzschrauben unter dem Holzträger des Wagens befestigt werden. Sie lag unten mit dem schwach gewölbten Kopf der Schraube frei in einer Vertiefung des Achsbuchsoberteiles. Die ursprünglich 182 mm hohe Korkfeder hielt eine Durchgangsschraube auf einer Höhe von 85 mm. Durch die Masse des leeren Wagens wurde der Kork noch um weitere 7 mm komprimiert. Eine solche Feder hatte eine Tragfähigkeit von immerhin 1750 kg und drückte sich dabei um 33 mm bis 39 mm zusammen.

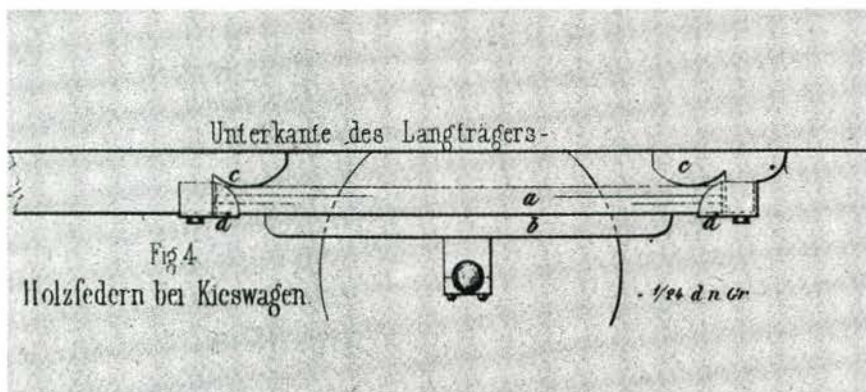
Die Adamsfeder

Von den heute noch üblichen Tragfedern wich die im **Bild 7** dargestellte Bogenfeder der Sächsisch-Schlesischen Staatsbahn, nach ihrem Erfinder auch Adamsfeder genannt, vollkommen ab. Das weiche Federspiel, das unter Umständen im Betrieb gefährlich werden konnte, führte schließlich zur Abschaffung dieser Tragfeder. Sie bestand aus den beiden gewölbten Federblättern „a", die an den Enden eingerollt waren. Das eine Ende des jeweiligen Federblattes wurde mit Hilfe des großen Bügels „c" durch Bolzen am Tragfederbock und über das Zwischenstück „b" durch die Öse „d" scharnierartig unter dem Achslager befestigt. Das andere Ende war oben über dem großen Bügel „c" und über Zwischenschake „k" mit dem Federbock durch Bolzen verbunden. Die Befestigung der großen Bügel „c" erfolgte zusätzlich über die langen Schaken „g" durch die kleinen Bügel „f" an den Achsbuchsschrauben im oberen Bereich der Achsbuchse „e". Zur Begrenzung des Federspieles befand sich über der Achsbuchse die Hilfsfeder „e". Die Federblätter „a" waren in der Mitte etwa 250 mm breit und etwa 20 mm dick.

4



5



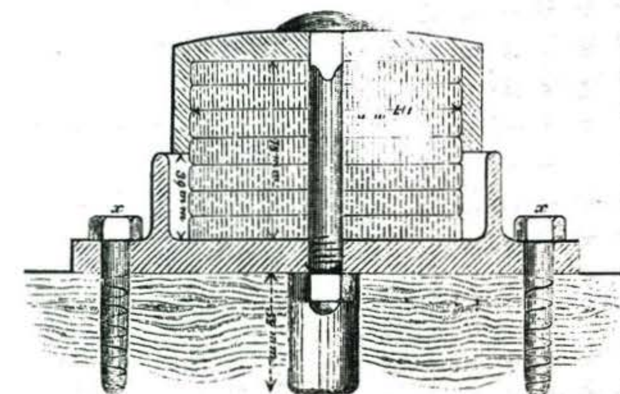
Quellenangaben:

(1) Hundert Jahre Deutsche Eisenbahn, Jubiläumsschrift zum hundertjährigen Bestehen der deutschen Eisenbahn.

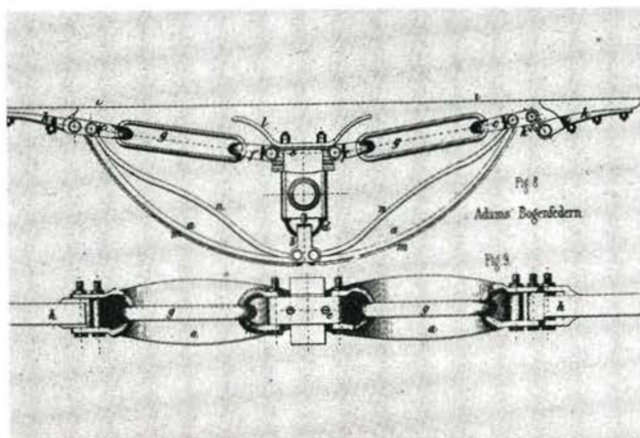
(2) Heusinger von Waldegg, Edmund: Handbuch für spezielle Eisenbahn-Technik, zweiter Band, der Eisenbahn-Wagenbau, Verlag von Wilhelm Engelmann, Leipzig 1874.

Reproduktionen und Zeichnungen: Sammlung G. Wiedau, Berlin

6



7

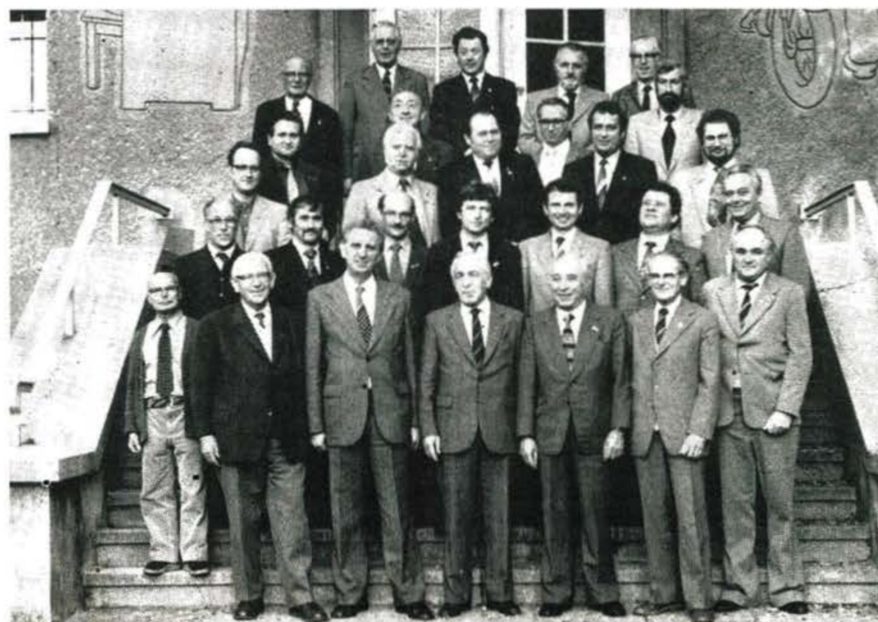


5. Verbandstag des DMV der DDR – Bilanz erfolgreicher Arbeit

Im Heft 12/1982 berichteten wir bereits über den 5. Verbandstag des DMV der DDR. Mit diesem Beitrag wollen wir ausführlicher über die Ergebnisse informieren, die Präsident Dr. Erhard Thiele im Rechenschaftsbericht des Präsidiums behandelte.
Im Rechenschaftsbericht wurde ein interessantes Bild über die Tätigkeit der Arbeitsgemeinschaften, Bezirksvorstände, des Präsidiums und seiner Kommissionen vermittelt. So haben die Straßenbahnfreunde z. B. in der Traditionspflege in den letzten Jahren viel von sich hören und sehen lassen. Höhepunkt in der letzten Zeit war die Inbetriebnahme historischer Fahrzeuge, die mit außergewöhnlichem Fleiß und mit viel Liebe wieder aufgearbeitet wurden und anläßlich von Jubiläen der Straßenbahnen wie in Berlin, Rostock, Gera und Halle zu sehen waren. Der Traditionswagen in Bad Schandau auf der Kirnitzschtalbahn, der von Mitgliedern des Verbandes aufgebaut und unterhalten wird, bildet den Grundstein für eine meterspurige Traditionslinie in unserer Republik.
Die Freunde der Eisenbahn haben sich vor allem mit der Traditionspflege, Vorbereitung und Durchführung von Sonderfahrten mit ausgewählten Triebfahrzeugen, insbesondere aus dem Museums- und Traditionslokbestand, mit Arbeitseinsätzen auf bestimmten Schmalspurstrecken, mit dem Fotowettbewerb, mit der Organisierung von Jubiläen auf Strecken, Bahnhöfen und in Territorien sowie mit der Erarbeitung von Dokumentationen und Publikationen beschäftigt und dabei beachtliche Ergebnisse erzielt. Allerdings sind, so wurde kritisch vermerkt, in puncto Sonderfahrten noch einige Mängel zu überwinden, um die Fahrten rechtzeitig organisieren zu können. Dies wird auch mit dem Ministerium für Verkehrswesen ausgewertet.
Eine ideenvolle Arbeit zeichnet die Jugendkommissionen aus. Darüber haben wir bereits in vorangegangenen Heften berichtet. Nach wie vor steht hier u. a. der Berufsnachwuchs für die DR und die Nahverkehrsbetriebe im Mittelpunkt. Auf diesem Gebiet wurde bereits Beachtliches erreicht.
Mit Hilfe des Wettbewerbs ist das Verbandsleben bedeutend aktiviert worden. So ist es gelungen, im Modellbahnwettbewerb in den vergangenen Jahren einen deutlichen Fortschritt zu erzielen. Das betrifft nicht nur die Teilnehmerzahlen, sondern in gleicher



Mit großer Aufmerksamkeit verfolgen die Delegierten den Rechenschaftsbericht des Präsidiums, der vom Präsidenten, Dr. Ehrhard Thiele, erstattet wird.
Foto: G. Mulack, Magdeburg



Das neugewählte Präsidium und die neugewählte Zentrale Revisionskommission (v. l. n. r.): Günther Schönherr, Zentrale Revisionskommission; Hansotto Voigt; Günter Mai, Vizepräsident; Dr. Ehrhard Thiele, Präsident; Helmut Reinert, Generalsekretär; Prof. Dr. Harald Kurz, Vizepräsident; Hans-Joachim Heine, Olaf Herfen, Hans-Dieter Weide, Dr. Michael Huth, Andreas Mansch, Rudolf Starus, Winfried Liebschner, Heinz Haase, Bernhard Westphal, Werner Burandt, Zentrale Revisionskommission; Achim Delang, Vorsitzender der Zentralen Revisionskommission; Rolf Steinicke, Hans-Henning Schauer, Rudi Herrmann, Helmut Übelhör, Heinrich Baum, Zentrale Revisionskommission; Peter Reichardt, Rudolf Mack, Heinz Bernhard, Siegfried Miedecke, Horst Kohlberg, Zentrale Revisionskommission; Wolfgang Hanusch.
Foto: G. Mulack, Magdeburg

Änderungen im Statut

Der Verbandstag beschloß, das Statut wie folgt zu verändern:

1. **§ 1 Punkt 1.** Der erste Satz erhält folgenden neuen Wortlaut: „Der Deutsche Modelleisenbahn-Verband der DDR (DMV) ist die Vereinigung der Modelleisenbahner, Freunde der Eisenbahn und Nahverkehrsfreunde der DDR".
2. **§ 1 Punkt 5.** erhält folgenden neuen Wortlaut: „Der DMV pflegt freundschaftliche Beziehungen zu den Modelleisenbahnern, Freunden der Eisenbahn und Nahverkehrsfreunden aller Länder und tritt für die Festigung des Friedens und der Völkerfreundschaft ein".
3. **§ 1 Punkt 6. h)** erhält folgenden Wortlaut: „Die Erhaltung von Sachzeugen der Verkehrsgeschichte aktiv zu unterstützen und ihre gesellschaftlich nützliche Verwendung zu fördern".
4. **§ 1 Punkt 6. h)** wird § 1 Punkt 6. i).
5. **§ 1 Punkt 7.** lautet: „Die Zeitschrift ‚modelleisenbahner' ist das Organ des DMV".
6. **§ 2 Punkt 1.** erhält folgenden neuen Wortlaut: „Mitglied des DMV sind alle in den Arbeitsgemeinschaften als Grundeinheiten organisierten Modelleisenbahner, Freunde der Eisenbahn und Nahverkehrsfreunde".
7. **§ 10:** Die Worte „in grüner Prägung" sind zu streichen.



Bevor die Delegierten am Sonnabend, dem 6. November 1982 in Wernigerode mit dem Oldtimerzug der Harzquerbahn zu einem Ausflug nach Benneckenstein fuhren, wurden sie ganz zünftig von einer Harzer Blaskapelle und dieser Ausstellung mit Modellfahrzeugen der Harzquerbahn begrüßt.
Foto: G. Mulack, Magdeburg

Dieser Fotoaufenthalt war ganz nach dem Geschmack der Fotofreunde unter den Delegierten.
Foto: L. Kleymann, Magdeburg



Weise auch das qualitative Niveau der Modelle. Waren es 1979 109 Freunde, die sich an den Bezirksausscheiden beteiligten, so haben im Jahre 1982 156 Freunde am Wettbewerb teilgenommen. Auf internationaler Ebene konnten dabei die Teilnehmer aus unserer Republik ihre Spitzenstellung weiter behaupten.

Die Vielfalt der Öffentlichkeitsarbeit findet Ausdruck bei Modelleisenbahnausstellungen, Sonderzugfahrten, Exkursionen, öffentlichen Bauabenden, in Fachvorträgen, in der Herausgabe von Postern und Broschüren, in Publikationen der Zeitschrift „modelleisenbahner" und in mehr als 5000 Veröffentlichungen bzw. Sendungen in der Tagespresse und im Rundfunk und Fernsehen der DDR.

Auch die Technische Kommission kann auf eine gute Bilanz verweisen. Ihre Tätigkeit vollzieht sich im wesentlichen in drei Arbeitsgruppen: Standardisierung, Allgemeine technische Information, Beratung der Modellbahnindustrie. Eine enge Zusammenarbeit mit unserer Modellbahnindustrie und dem Amt für Standardisierung, Meßwesen und Warenprüfung der DDR zielt darauf ab, die staatlichen Standards unserer Republik in Übereinstimmung mit den Normen Europäischer Modellbahnen (NEM) zu bringen und durch die Weiterentwicklung der Standards positiven Einfluß auf die Technologien der Modellbahnindustrie zu nehmen.

Im Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas (MOROP), dem zur Zeit 17 Verbände angehören, leistete der DMV der DDR sowohl im Leitenden Ausschuß als auch im Technischen Ausschuß einen aktiven Beitrag. So wurde Dr. Ehrhard Thiele, der Mitglied des Leitenden Ausschusses ist, die Ausarbeitung des Entwurfs eines neuen MOROP-Statutes übertragen. Nach mühevoller dreijähriger Arbeit konnte dieser Entwurf 1982 verabschiedet werden. Worte des Dankes galten Prof. Dr. Harald Kurz für seine langjährige Tätigkeit als Vorsitzender des Technischen Ausschusses. Für diese internationale Arbeit sprach auch der Präsident des MOROP, Ferenc Szegö, Dank und Anerkennung aus.

Präsident Dr. Ehrhard Thiele dankte allen, die in den vergangenen vier Jahren in unermüdlicher ehrenamtlicher Arbeit zur guten Bilanz und zum Gelingen des 5. Verbandstages beigetragen haben. Er sagte abschließend: „Ich bin gewiß, daß wir gemeinsam mit dem gleichen Elan in den nächsten vier Jahren weitere entscheidende Schritte auf dem Weg zur Erfüllung unserer kulturpolitischen Aufgabe gehen werden.

Ein besonderes Erlebnis für alle Delegierten war die Fahrt mit dem Oldtimerzug der Harzquerbahn. Die herzliche Begrüßung in Benneckenstein durch Bürgermeister Peter Hünich und den Leiter des Bahnhofs, Reichsbahn-Oberinspektor Axel Busse, zeigte die große Verbundenheit mit dem DMV der DDR.

R. H.

Rezension

Jürgen Schubert: Die Windbergbahn, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1982

Dieses Buch der Reihe Verkehrsgeschichte macht den Leser mit einer weithin berühmten regelspurigen Gebirgsbahn näher bekannt, die zugleich die älteste ihrer Art in Deutschland war. Nach ihrer Eröffnung, 1857, diente die damalige Hänichener Kohlenzweigbahn ausschließlich der Kohlenabfuhr aus den Zechen im Gebiet des Windberges bei Dresden. Vom Ausgangspunkt im Plauenschen Grund bis nach Hänichen waren 156 m Höhendifferenz zu überwinden. Guido Brescius, geistiger Vater der für reinen Reibungsbetrieb erbauten Strecke, löste die Aufgabe durch geniale Nutzung natürlicher Gegebenheiten und eine Längenentwicklung der Trasse auf mehr als das Doppelte ihrer Luftlinie. Als Zweiglinie der Albertbahn Dresden—Tharandt betrieb man die Bahn von Beginn an mit Lokomotiven. Durch die Personale verbreitete sich schnell die Kunde von den unvergleichlich schönen Ausblicken während einer Fahrt auf der Strecke. So richtete man sonntägliche Ausflugsfahrten in Kohlenhunten ein, die erst mit der Verstaatlichung der Albertbahn im Jahre 1868 unterbunden worden sind.
Die als Hauptbahn betriebene Kohlenbahn erhielt 1879 aufgrund des rückläufigen Kohlentransports einen Nebenbahnstatus. Die abnehmenden Kohlenvorräte und die damit drohende Arbeitslosigkeit bewogen einen Interessentkreis, mit Hilfe einer Petition vom sächsischen König die Zustimmung zur Umwandlung der Bahn in eine solche des allgemeinen Verkehrs mit gleichzeitiger Verlängerung nach Possendorf zu erwirken. Tatsächlich wurde dann die umgebaute und erweiterte Windbergbahn 1908 eröffnet. Die weitere Geschichte mit neuen Fahrzeugen machte die Bahn berühmt. Im Jahre 1957 mußte nach Teilstillegungen der Reiseverkehr eingestellt werden, um einen bis heute umfangreichen Wagenladungsverkehr bis nach Dresden-Gittersee abzuwickeln.
Der Autor legt mit diesem Buch eine Arbeit vor, in der Fleiß, Akribie und sehr viel Liebe zur Sache stecken. Schon die Fahrtbeschreibung spricht für das Anliegen des Buches, nämlich diese interessante Eisenbahnstrecke noch einmal nachzuerleben. Zahlreiche gute Illustrationen bereichern das Buch.
An den Verlag soll im Interesse vieler Modelleisenbahner der Vorschlag ergehen, die Einzelfahrzeugskizzen bei künftigen Auflagen in einheitlichem, standardisiertem Modellbahnmaßstab 1:87 oder 1:120 darzustellen.
Falls im Buchhandel vergriffen, bitte die Leihmöglichkeiten in den Bibliotheken nutzen.
Ni.

VB – Verkehrsgeschichtliche Blätter zehnjährig

Seit 1974 erscheint im Blätterwald der DDR-Verkehrsliteratur eine Schrift, die aufgrund ihrer Aussage und Ausstrahlung im „modelleisenbahner" vorgestellt werden soll.
Das Gesicht, die Aufmachung und die drucktechnische Verarbeitung — alles ist einfach und unauffällig gehalten. Vieles läßt der Titel „Verkehrsgeschichtliche Blätter" vermuten; große Erwartungen werden kaum geweckt. Um so größer ist die Überraschung, sobald aufgeblättert wird.
Ursprünglich für die Freunde der Verkehrsgeschichte als Arbeitsmaterial konzipiert, wurde die Schrift zu einer ausgezeichneten Quelle, einer Fundgrube für die Freunde der Eisenbahn und die Modelleisenbahner gleichermaßen, die sich ihre Kenntnisse über Zusammenhänge, über Entwicklungsetappen, Ereignisse und Ergebnisse aus dem Verkehrswesen mit dem Standort DDR erweitern oder vertiefen möchten.
Herausgeber der „VB" ist die Arbeitsgemeinschaft 1/11 – Verkehrsgeschichte im Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR. Ein 14 Mitglieder zählendes Kollektiv aus allen Berufsgruppen ist verantwortlich für den Inhalt. Es konzipiert, gewinnt Autoren oder schreibt selbst und veröffentlicht dann – nun schon seit zehn Jahren über all das, was die deutschen Länder mobil und zugänglich machte, was sich auf gegenwärtige Verkehrsprozesse und -einrichtungen bezieht. Denn: Geschichtskenntnisse und Traditionspflege bringen größeres Verständnis.
Ursprünglich fast ausschließlich die Belange und Ereignisse des Nahverkehrs behandelnd, wurde inzwischen die Aussage auf alle Verkehrsträger, insbesondere auf die Deutsche Reichsbahn mit der Eisenbahn Berlin, die U- und Straßenbahn, die Fahrgastschiffahrt und die Verkehrsbetriebe der DDR erweitert.
Die Themenbreite ist demzufolge groß, was die ehrenamtlich (freiwillig und unentgeltlich) arbeitende Redaktion unter Leitung von Hans-Joachim Hütter ständig dazu herausfordert, bei aller Vielseitigkeit tiefgründig und doch kurzweilig zu bleiben.
Tabellarische Angaben vervollständigen zumeist die Abhandlungen, und auch Quellenhinweise gehören grundsätzlich dazu. Solche Themengebiete wie „Eisenbahn Leipzig—Dresden 140 Jahre alt" oder „Die Hechtwagen" sind in entsprechender Breite angelegt.
Der Abschnitt „Kurzinformationen" auf den letzten Heftseiten hat eine Informationsfülle aus allen Verkehrsbereichen und auch aus vielen Orten unserer Republik. Insofern übernehmen die „VB" einen eigenen Platz in der z. Z. erscheinenden Verkehrsliteratur. Durch richtige Einordnung in die Verkehrspolitik der DDR werden Ereignisse mit Daten verbunden, die sich auch als verkehrsgeschichtliche Dokumente für die Entwicklung der DDR darstellen. So werden Jubiläen behandelt und bewertet, da wird auf den Bau oder die Übergabe neuer Verkehrseinrichtungen Bezug genommen, da werden persönliche Erlebnisse beispielsweise aus Arbeitsgemeinschaften oder von Jubiläumsfahrten geschildert.
Im Jahre 1881 wurde im damaligen Lichterfelde bei Berlin die erste elektrische Straßenbahn öffentliches Nahverkehrsmittel. Ein Grund, auch mit dieser Thematik ein Jubiläumsheft zu gestalten und bunte Poster beizufügen. Sicher hat die Redaktion sich so entschlossen, weil dieses Verkehrsmittel in der DDR aus energiewirtschaftlicher Sicht immer mehr an Bedeutung gewinnt.
Dampflok-Jubiläen finden nach wie vor großes Interesse. „50 Jahre Baureihe 03" – unter dieser Überschrift erschien im Jahre 1980 eine Veröffentlichung von hoher Aussage, geschrieben vom Redaktionsmitarbeiter Ulrich Person. Weitere inhaltsreiche Beiträge zur Dampflokentwicklung stammen aus seiner Feder, wobei er stets auf einschlägige Fachliteratur verweist.
Diese beiden wahllos aus den letzten Jahrgängen herausgegriffenen Beispiele lassen erkennen, wie vielseitig und anregend zugleich Verkehrsgeschichte aufgefaßt werden kann und in den „VB" dargeboten wird. In Anerkennung der bisher geleisteten Arbeit erhielt das Redaktionskollektiv in diesem Jahr vom Verband die silberne Ehrennadel.
Die „VB" erscheinen in Schreibsatz mit einer Auflage von z. Z. 800 Exemplaren. Die ehrenamtliche Herstellung und der Vertrieb dieser Schrift nimmt einen überdurchschnittlich großen Freizeitfonds aller Beteiligten ein.
Leider ist es z. Z. nicht möglich, weitere Bestellungen anzunehmen.
G. Köhler

Vorschau
Im Heft 2/1983 bringen wir u. a.: 50 Jahre E 04/204; Fahrdraht im Bahnhof Birkenwerder; Sonderfahrten 1983; Eine H0-Kleinlokomotive entsteht; H0-Weiche mit durchgehender Krümmung; Unterflurantrieb für TT-Weichen; Beton-Fahrleitungsmaste für H0; Von der 01 0503 zur 01 504; Eine einfache Kehrschleifen- und Aufenthaltsschaltung.

Mitteilungen

9274 Wüstenbrand
Herr Gerald Stemmler, Ernst-Thälmann-Straße 13, gründete eine Arbeitsgemeinschaft, die sich unserem Verband angeschlossen hat.

Bezirksvorstand Dresden
Dampflok-Sonderfahrt am Sonnabend, dem 19. Februar 1983, mit Museumslok 77 10, Traditionslok 50 849 und dem Traditionszug der Deutschen Reichsbahn von Zwickau über Karl-Marx-Stadt—Flöha nach Neuhausen (Erzgeb.) und zurück.
Abfahrt in Zwickau gegen 7.45 Uhr, Rückkehr gegen 17.30 Uhr. Es finden Fotohalte statt; Souvenir- und Imbißverkauf im Zug. Teilnehmerpreis: Mitglieder des DMV 22,– M; Nichtmitglieder 27,– M; Kinder bis 10 Jahre 13,50 M.
Teilnahmemeldung durch Einzahlung des entsprechenden Betrages per Postanweisung (DMV-Mitglieder unter Angabe der Mitgliedsnummer) bis 30. Januar 1983 an: Freund Manfred Tischer, 9590 Zwickau, Andersen-Nexö-Straße 3. Der genaue Fahrplan wird mit der Fahrkarte zugeschickt.

AG 3/58 – Fahrten mit dem Traditionszug 1983 ab Radebeul Ost:
A. Am 13. Februar ca. 10.30 bis 17.45 Uhr mit 99 713.
B. Am 15. und 23. Mai; 5., 19., 25. und 26. Juni sowie 10. und 24. Juli jeweils 8.40 bis 12.13 und 12.36 bis 16.48 Uhr – i. d. R. mit 99 539.
Fahrkarten á 5,– M (Kinder 3,– M) im Vorverkauf. Bestellung nur durch Einzahlung des Betrages per Postanweisung unter Angabe von Fahrtag, Zug und Personenzahl. Restkarten am Zuge.

Bezirksvorstand Erfurt
Der Bezirksvorstand Erfurt des DMV organisiert am 19. und 20. Februar 1983 eine Sonderfahrt von Erfurt über Suhl, Schleusingen, Themar nach Rauenstein und zurück. Zum Einsatz kommen die Loks 94 1292 und 95 1027. Fotohalte zwischen Suhl und Rauenstein. Abfahrt in Erfurt gegen 7.00 Uhr, Ankunft in Erfurt gegen 19.00 Uhr. Fahrpreis: DMV-Mitglieder (Nr. angeben) 25,— Mark, Schülermitglieder 20,— Mark, Nichtmitglieder 32,— Mark (alles incl. Imbißbeutel). Fahrkartenbestellungen (nur per Postanweisung) bis zum 7. Februar 1983 an den Bezirksvorstand Erfurt, 5010 Erfurt, PSF 725. Fahrkarten werden zugeschickt.

AG 6/8 „Freunde der Eisenbahn" Leipzig
Das Beziehen von Eisenbahnfotos durch die Arbeitsgemeinschaft ist nicht mehr möglich. Es wird gebeten, von Bestellungen und diesbezüglichen Anfragen abzusehen. Die im Umlauf befindlichen Bestellisten sind hiermit ungültig.

Modellbahnausstellungen:

4000 Halle (Saale)
Vom 12. bis 23. Februar 1983 im „Haus des Lehrers" am Thälmannplatz. Öffnungszeiten: täglich von 10–18 Uhr. Gezeigt werden Anlagen der AG 6/29 Halle, 6/39 Halle-Neustadt und 6/46 Merseburg sowie Exponate von fünf weiteren Arbeitsgemeinschaften.

9300 Annaberg-Buchholz
Vom 12. bis 20. Februar 1983 im Kulturraum des Bahnhofs Annaberg-Buchholz Süd. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14–18 Uhr, Samstag und Sonntag 9–18 Uhr.

3600 Halberstadt
Vom 10. bis 13. Februar 1983 im Kulturraum des Bahnhofs. Öffnungszeiten: am 10. Februar 14–18 Uhr, 11. und 12. Februar 10–18 Uhr, 13. Februar 10–17 Uhr.

Mitteilungen des Generalsekretariats

Die im Heft 10/1982 angebotene Sammlung Normen Europäischer Modellbahnen (NEM) ist vergriffen. Wir bitten, von weiteren Bestellungen Abstand zu nehmen. Zur Klärung einiger Anfragen teilen wir mit, daß, wie schon im Heft 12/1982 angegeben, die Sammlung nicht aus 30 Normenblättern, sondern nur aus 26 zuzüglich einem Deckblatt und einem Inhaltsverzeichnis besteht. Neu hinzukommende Normen werden zu gegebener Zeit gedruckt und separat von uns zum Kauf angeboten.
Die im Verzeichnis aufgeführten Normblätter NEM 004, 005, 620 und 630 gehören nicht zur Sammlung.

Einsendungen zu „DMV teilt mit" sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu richten. Bei Anzeigen unter Wer hat – wer braucht? Hinweise im Heft 7/1981 beachten.

Wer hat – wer braucht?

1/1 Biete: „Als die Züge fahren lernten". Suche: „Schiene, Dampf und Kamera"; „Reisen mit der Dampfbahn".

1/2 Biete: Nenngr. H0, franz. Ellok, CC-7001; Nenngr. TT, tschech. Ellok 499.0; Diesellok der ČSD, T 435. Suche: Nenngr. H0, BR 41; Schienenprofil, Eisen verkupfert. Nenngr. TT, Diesellok T 334, rot, oder Gehäuse.

1/3 Suche: H0, VT 135, DR.

1/4 Biete: H0, BR 80; 50; 89; amerikan. Dampflok, Epoche II, Achsfolge 2 B 1. Suche: H0, Dampflok BR 18; 58; 62; 78; 84; 93; 94 und 98; E 94; E 95.

1/5 Biete: Reisezugwg Typ Y, TT, aluminiumfarben u. Modelleisenbahnkalender 1980, 1982. Suche: Modelleisenbahnkalender 1979; H0-Pferdewagen aller Art.

1/6 Biete: H0, VT 137, Mitteleinstiegwg; $H0_m$, BR 99; Pers.- u. Gepäckwg (Herr); TT, BR 80, Silverlines-Zug; N, BR 55; div. Straßenfahrz. in H0 u. TT; „Auf kleinen Spuren", „Der Modelleisenbahner" div. Einzelhefte Jahrg. 1954–1969. Suche: Rollendes Material in H0, $H0_m$, $H0_e$; Straßenfahrzeuge in H0; „Deutsche Dampflokomotiven – gestern und heute".

1/7 Suche: „Triebwagen-Archiv"; Lokräder 37,5 mm, Spur II_m (Gartenbahn).

1/8 Biete: LP 01–99; div. Modelleisenbahnkalender. Suche: $H0_m$-Schmalspurmaterial; Güter- u. Personenwagen; Rollwagen; Loks v. Herr u. a. Nur Tausch.

1/9 Biete: H0, BR 50, franz. Ellok; Klappdeckel-Gw; Gepäckwg. Pwi 32; Oldtimer-Pw B Bitr Pr 35; TT, T 435; M 61 alt; YC1; „Dampflok-Archiv" 2,3; Fahrpläne NV; Straßenbahnfotos s/w 7 × 10. Suche: „Reisen mit der Dampfbahn"; „Leipzig—Dresdner Eisenbahn."; „Die Muldenthalbahn"; „Windbergbahn"; Straßenbahnfotos 7 × 10; in TT; E 70; BR 110, BR 01; BR 03 (Eigenbau); Straßenbahnmodelle in H0 u. TT.

1/10 Biete: H0, VT 137 dreiteilig; „Der Modelleisenbahner" 9, 11/1978; 6, 7, 10, 11/1979; 1, 8/1980; 5, 10, 11/1981. Suche: „Der Modelleisenbahner" 4/1978; Schmalspur-, Rollwagen von Herr.

1/11 Suche: Material über die Schmalspurbahnen in Sachsen und der MPSB (Fahrkarten, Buchfahrpläne usw.); Kursbücher der DR vor 1975, $H0_e$- und $H0_m$-Fahrzeuge aller Art. Biete: $H0_e$-Feldbahnloren.

1/12 Biete: TT-Kataloge 1966; „Das Signal" Hefte 28, 30, 32–35; „Modellbahnpraxis" Heft 4–15; BR 334; Baus. BR 50.40. Suche: TT-Triebwagen „Transitus"; E 70.

1/13 Suche: „Pionier- und Ausstellungsbahnen"; „Die Muldenthalbahn"; „Franzburger Kreisbahnen"; „Reisen mit der Dampfbahn"; Eisenbahnjahrbücher 1963, 64, 66, 67; Betriebsgeschichten von Nah-

verkehrsbetrieben der DDR u. Bildmappen.

1/14 Biete: BR E 44 AEG (PIKO); BR E 46 (PIKO). Suche: BR E 63 (PIKO 2-Leiter); BR 99 (Herr); BR 38 u. BR 89^{70-75} (pr. T 3) in H0; „Straßenbahn-Archiv".

1/15 Biete: „Dampflok-Archiv" 1. Aufl. Bd. 1–4 (geschlossen); Modelleisenbahnkalender 1977–1981 (geschlossen). Suche: transpress – Handbuch Eisenbahn Bd. 2 (1970) Wertausgleich.

Für die zahlreichen Glückwünsche zum Jahreswechsel aus dem In- und Ausland danken wir allen Freunden und Bekannten recht herzlich.

Deutscher Modelleisenbahner-Verband der DDR
Präsidium
Redaktion „modelleisenbahner"

Bei den nachfolgenden zum Tausch bzw. Verkauf angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Verk. „Selketalb."; „Spreewaldb."; „Schmalspurb. der Oberlausitz"; „Schiene, Dampf u. Kamera"; „Schmalspurarchiv"; „Dampfl.-Archiv" 4.
Suche „Harzquerb.", „Kleinb. d. Altm.", „Bahnland DDR".

Feustel, 9700 Auerbach
R.-Morgner-Str. 5, PSF 107

Tausche umfangreiches TT-Material gegen H0 oder Verkauf. Bitte Liste anfordern.

W.-O. Kallensee
5801 Gotha 8
Inselsbergstraße 18c

Suche Loks und Wagen für die Spur H0-Eigenbau oder technomodell.

Jörg Bachmann, 8019 Dresden
Comeniusstraße 100f

Tausche BR 103 (TT) gegen 15 Bogen Gleisbildsymbole.

Wißihg, 3601 Schlanstedt
Schäferhof 12

Biete **„Muldenthalbahn"**, 15,– M.
Suche „Spreewaldbahn" (nur Tausch).

Szargan, 7027 Leipzig
Lausicker Straße 85

Suche Drehscheibe H0 und BR 50, 44, 03.

Gerald Möske, 2900 Wittenberge
Rosenweg 4

Biete **„Modelleisenbahner"** 1957, ohne Hefte 1, 2, 9, und 1958, ohne Heft 8, je 0,80 M. „Schmalspurarchiv", 36,– M, „Modelleisenbahn-Kalender" 1976, 1978, je 3,– M.
Suche „Modelleisenbahner" 10/63, 4/74, 7/78, 7/79, H0 BR 84, auch defekt.

Mohr, 2560 Bad Doberan
Rostocker Straße 10

Verk. **„Eisenbahnjahrbuch"** 1963, 1969 bis 1980, 15,– M, Strecken-, Rangier-, Diesellokomotiven (1973), Güterwagenhandbuch (1966), 10,– M. Preiswert: Pilz-Weichenantriebe und Bastelmaterial H0, keine Tfz., 1,50 M und 5,– M.

J. Bleil, 8045 Dresden
Weißdornstraße 34

Biete „Schmalspurarchiv"; „Selketalbahn".
Suche von G. Feuereisen „Reisen mit der Dampfbahn" und „Schmalspurbahnen der Oberlausitz", nur Tausch.

T. Marquardt, 9314 Neudorf
Hauptstraße 62

Verkaufe rollendes TT-Material, 15 Triebfahrzeuge (5 Eigenbaumod.), 40 Wagen, sonst. Zubehör sowie Modellbauliteratur, nur zus. für 1 200,– M.
Bei Interesse Liste anfordern.

Karl-Ludwig Buder
8701 Weigsdorf-Köblitz
A.-Schweitzer-Siedlung 9

Suche zu kaufen in Nenngröße H0 Dampfloks der Baureihen 01, 03, 23, 38, 41, 42, 44, 50, 56, 58, 80, 81, 84, 89 und 91, ferner Kö, SKL mit Antrieb, ETA 177/178 und Drehscheibe, Tender T 26, T 30 (Wannentender), T 34, Trieb-Fahrzeuge in $H0_m$ und diverse Lokersatzteile in H0/TT.

Ernst Schäfer, 2850 Parchim, Wiesenring 11

Verkaufe aus Platzgründen
N-Großanlage, Platte L-Form, 230 x 200 x 100, 2gleis. Strecke, teilautom., 20 Weichen, funkt. Lokschuppen, Drehscheibe, Krananlage, Schotterw., Schranken, Gleisbildstw., 7 Loks, 40 Wagen, 1 000,– M.

W. Brauer, 7145 Wiederitzsch,
Lönsstraße 14, Telefon: 5 72 40

Biete **„Schmalspurarchiv"**, „Spreewaldbahn", „Rübelandbahn", Modellbahnbauten, BR 24, 50, 55, 66, 81, M 61, V 200, VT 135 und BW, vierteilig, Doppelstockzug, Kohletender BR 23, 24, 50, 2 Güterwagen, H0m (Herr), Pilz-Modellweichen.
Suche „ME" Jahrg. 1952-4/55, Lexikon Modelleisenbahn, „Eisenbahnjahrbuch 73", Dampflokmodelle, Vorläufer und Lokgehäuse BR 42 und 23, Heusingersteuerung BR 23.

Wegner, 1830 Rathenow, Fr.-Ebert-Ring 103

Biete Literatur: „Kleinb. d. Altmark", „Spreew.-B.", „Selket.-B.", „Hist. Bahnh.-B." „Lokarchiv" 1-4, „Diesell.-Archiv", „Reiszugwagen-Archiv", „Bahnland DDR", „Rübel.-B", „Franzb. Kr.-B.", „Die Dampflokomotive", „Kl. Eisenbahn – ganz groß." „Schmalspurarchiv". A. div. Fachliter. Diesell., Festschriften u. a. H0: BR 03 (Eigenb.), BR 41, BR 80, BR 89, BR 106, VT 135, VT 137, div. Ers.-Teile, Wagen, ält. Kfz., O: Figuren, Schilder.
Suche Literatur: BR 01-96, Harzquerb. H0: BR 84, BR 94, (Eigenb.), BR 23, BR 38 (Eigenb.), BR 81, BR 03 (Schicht), ETA 178, Kö, roll. Mater. H0e und H0m (Eigenb.), ält. Kfz.

Peter Rassmann, 7561 Groß Drewitz, Nr. 46

Biete in TT: 14 Tfz, 61 Güterwagen, Personenwagen, diverse Schienen, Weichen, Signale und Oberleitungsmaterial, komplett, 1 600,– M, Baureihe 01, Dampflok-Archiv 3 und 4, Schmalspurbahn-Archiv, Modellbahnbauten, Modellbahnelektronik, Spreewaldbahn, „Die Muldenthalbahn", „Schmalspurbahnen der Oberlausitz", „Die Franzburger Kreisbahnen", „Bahnland DDR", „Vom Vorbild zur Modellbahn", „Jugendlexikon – Eisenbahn", M-Kalender, CSD-Lokomotivatlas 1860 – 1900.

Tausche in TT: BR 50.40 gegen ETA.

Suche in H0: 03, 23, 42, 50, 84, 91, E 44 alt, SKL u. a. BR, Reisen mit der Dampfbahn, E-Lok-, Diesellok, Straßenbahn-Archiv, Eisenbahn-Jahrbücher 1963–73 u. a. Literatur, Lokschilder, Tauschpartner für Lok-Dias 24 x 36 mm.

Zuschriften an:
Ralph Zittlau, 1120 Berlin,
Albertinenstraße 27

Verkaufe „Modelleisenbahner" Jahrgänge 62-77 (ungeb., pro Heft 0,90 M).
Biete im Tausch „Dampflokarchiv"1/3/4, „Triebwagen-Archiv", „Diesellok-Archiv", „Schmalspurbahn-Archiv", „Die BR 01", „Auf kleinen Spuren", „Eisenbahn – Fahren und Leiten", „Die Harzquerbahn", „Die Selketalbahn", „Die Spreewaldbahn", „Die Rübelandbahn", „Die Franzburger Kreisbahnen", „Die Muldenthalbahn", „Kleinbahnen der Altmark", „Schmalspurbahnen der Oberlausitz", „Modellbahn-Elektromechanik", „Modellbahnkalender" 80/81/82, Bausatz SKL.

Suche H0 BR 44/BR 58 Eigenbau ETA 178 (Bausatz zweifarbig) $H0_m$ Rollwagen (Herr), BR 997 (Eigenbau). Literatur: „Reisen mit der Dampfbahn", „Bahnland DDR", „Eisenbahnjahrbuch" 63-71.

Nur Zuschriften an:
Jürgen Scheffler, 9002 Karl-Marx-Stadt
Lohrstraße 39. Erdg.

Dipl.-Ing. Werner Hammer (DMV),
Ludwigsfelde

H0$_e$-Anlage mit sächsischen Motiven

Bereits vor dem Entwurf dieser Anlage stand fest: Auf einer relativ kleinen Fläche soll ein abwechslungsreicher Fahrbetrieb und eine ansprechende Landschaftsgestaltung möglich werden. Die Streckenführung so zu gestalten, daß keine Tunnel notwendig sind, war ein weiterer Gesichtspunkt, den es zu berücksichtigen galt. Und so entstand das Motiv der Anlage: Ein Kreuzungsbahnhof zweier Schmalspurstrecken im sächsischen Mittelgebirge. Es wurde auch kein konkretes Vorbild gewählt, sondern versucht, die seinerzeit typischen Merkmale der sächsischen Schmalspurbahn darzustellen. Dazu gehörten beispielsweise nicht nur 1,40 m × 0,65 m, ist aber eigentlich nur 0,55 m breit. Die Verlängerung entstand durch ein angefügtes Brett von 0,10 m Breite, das mit Bäumen bestückt ist und somit einen Waldstreifen darstellt. Wenn während der Betriebsruhe dieser Teil abgeschraubt wird, kann die Anlage in einem Schrank untergebracht werden. Der Grundrahmen besteht aus Vierkanthölzern von 4 cm × 4 cm. Dazwischen sind Versteifungen vorhanden. Um bei den kurzen Streckenlängen eine niveaufreie Kreuzung zu erreichen und ebenfalls keine extremen Steigungen zuzulassen, wurde die eine Strecke erhöht, die andere jedoch abgesenkt und in den Grundrahmen eingearbeitet.

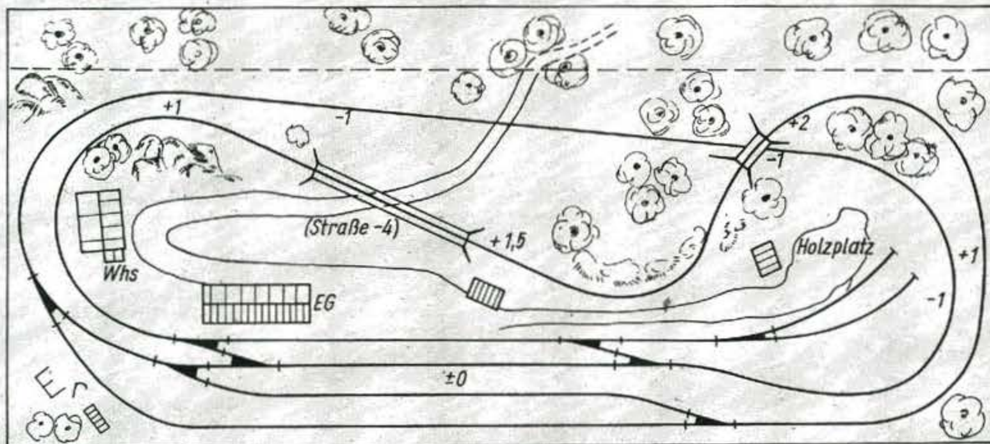
Ebenfalls liegt die Straße teilweise unter dem Anlagenniveau, so daß auch sie in den Rahmen eingearbeitet wurde. So liegt die Straße beispielsweise 4 cm unter der Kastenbrücke.

Auf der Anlage sind etwa 9 m Gleise und 8 Weichen verlegt. Um die Höhe des Schienenprofils optisch zu verkleinern, wurde es – mit Ausnahme der Schienenköpfe – rostbraun eingefärbt. Die Weichen sind mit Pilz-Unterflurantrieben ausgerüstet. Dazu mußten die Stellstangen verlängert werden. Die Steckbuchse angebracht, an die über ein Kabel das Stellpult angeschlossen wird. Ein Eigenbau-Transistorregler sorgt für die erforderliche Fahrspannung.

Die Weichen haben keine zusätzliche Stromversorgung. Sie sind sehr genau justiert, so daß die Zungen in jeder Lage Kontakt haben. Die Landschaft besteht zum Teil aus Grasmatten, Schottermatten und Streumehl, wobei alles noch farblich nachbehandelt wurde. Auf der Anlage stehen insgesamt über 300 Nadelbäume. Die Felsen bestehen aus Borke, die entsprechend zusammengesetzt wurde.

An Gebäuden sind lediglich ein Wohnhaus und das Bahnhofsgebäude vorhanden. Die Häuser, Brücken und das Mauerwerk wurden farblich behandelt, um den Effekt einer ausgeprägten Schmutzschicht zu erreichen.

Der Wagenpark besteht aus Fahrzeugen der Firma technomodell und Eigenbauten. Die Triebfahrzeuge sind dreiachsige Tenderloks der österreichischen Firmen Liliput und Roco. Ebenfalls verkehrt noch ein vierachsiger Eigenbau-Triebwagen. Nunmehr ist vorgesehen, die Dampfloks sächsischen Vorbildern anzupassen.



der Baustil der Gebäude, sondern auch solche Kleinigkeiten wie die grün-weiß gestrichene Fahnenstange vor dem Bahnhofsgebäude.

Die nachempfundene Zeitspanne umfaßt die 20er Jahre. Es ist bekanntlich die Zeit, in der die Länderbahnen zur DRG zusammengefaßt wurden. Daher sind die auf der Anlage eingesetzten Fahrzeuge noch teilweise mit den sächsischen Hoheitszeichen versehen. Neuere Loks und Wagen hingegen tragen schon die DRG-Bezeichnungen. Die Anlage hat die Abmessungen von

Bedienung der Weichen erfolgt von einem Pult aus. Um ein unbeabsichtigtes Stellen der Weichen oder ein Durchbrennen der Antriebe durch hängengebliebene Tasten zu verhindern, ist die notwendige Stellspannung nur über einen Druckknopf zuschaltbar.

Da auf Schmalspurbahnen relativ wenig Betrieb herrscht und gleichzeitig nur ein Zug verkehren soll, wurde die Anlage mit der A-Schaltung ausgerüstet. Jedes Bahnhofsgleis verfügt über zwei Abschaltabschnitte. An der rechten Seite der Anlage ist eine 30polige

1 Der Güterzug rollt über die Brücke, rechts das Bahnhofsgebäude.

2 Der Triebwagen auf der Strecke. Er entstand durch Frisur des handelsüblichen H0-Steuerwagens von PIKO. Darüber werden wir demnächst genauer berichten.

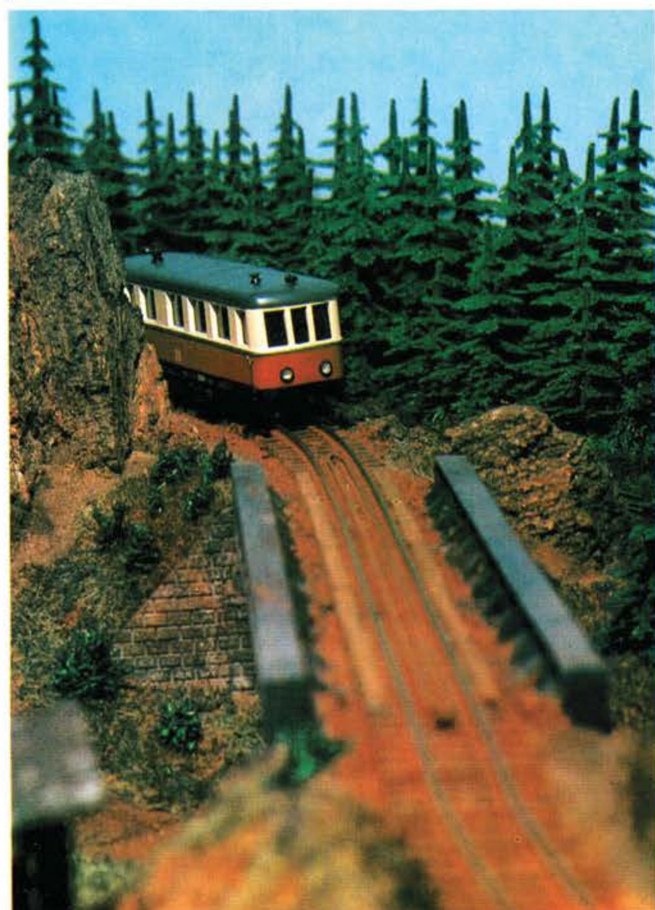
3 Die Gleisanlagen des Bahnhofes. Das Schwellenband von technomodell und das 2,5 mm hohe Neusilberprofil gestattet eine vorbildgerechte Nachgestaltung.

4 Dieses Motiv ist typisch für die Schmalspurbahnen Sachsens, wo stets zahlreiche Brückenbauwerke vorhanden waren oder noch sind.

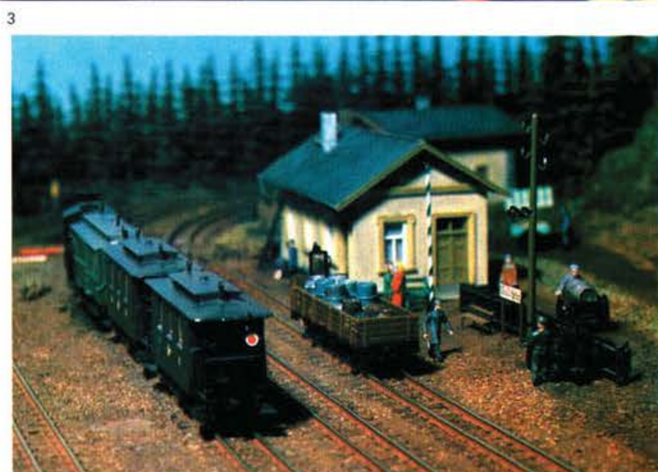
Fotos: P. Dargel, Berlin

1

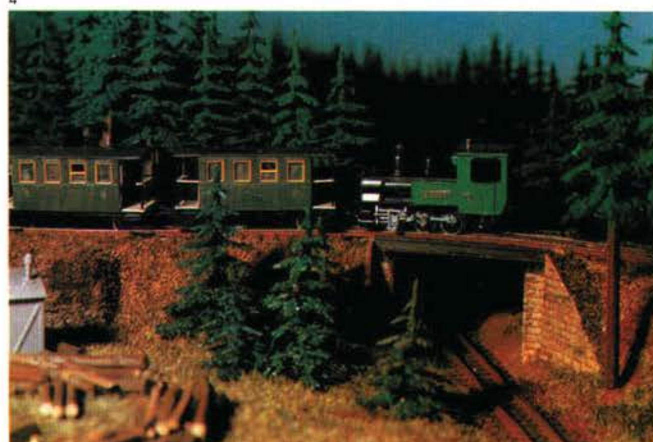
2



3



4



Diese $H0_e$-Anlage mit den Abmessungen 1,40 m × 0,65 m baute unser Leser Werner Hammer aus Ludwigsfelde.

Das Foto zeigt den Schmalspurbahnhof, wo reger Reise- und Güterverkehr abgewickelt wird. Mehr darüber auf Seite 28.

Foto: P. Dargel, Berlin



INDEX 32542